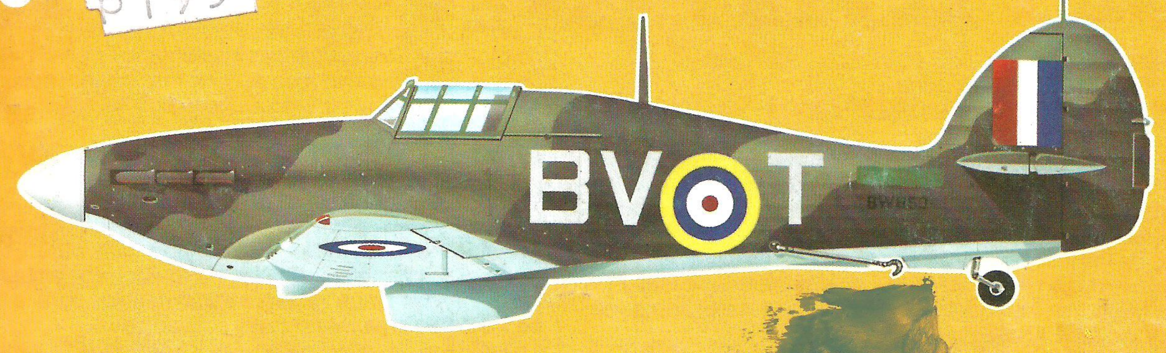
Enciclopedia Ilustrada de la AVIACION

209

P195



Aviones de entrenamiento ■ Avro Anson
Escuadrones de la RAF ■ Air Zaire y Air Zimbabwe

Editorial Delta, S.A.

La II Guerra Mundial

Aviones de entrenamiento

La II Guerra Mundial creó la necesidad de más tripulaciones aéreas que ningún otro período de la historia. La preparación de éstas supuso el empleo de miles de aviones, desde biplanos ligeros a bombarderos cuatrimotores, y un gran coste económico, pues en 1944 resultaban destruidos una media de 100 entrenadores diarios.

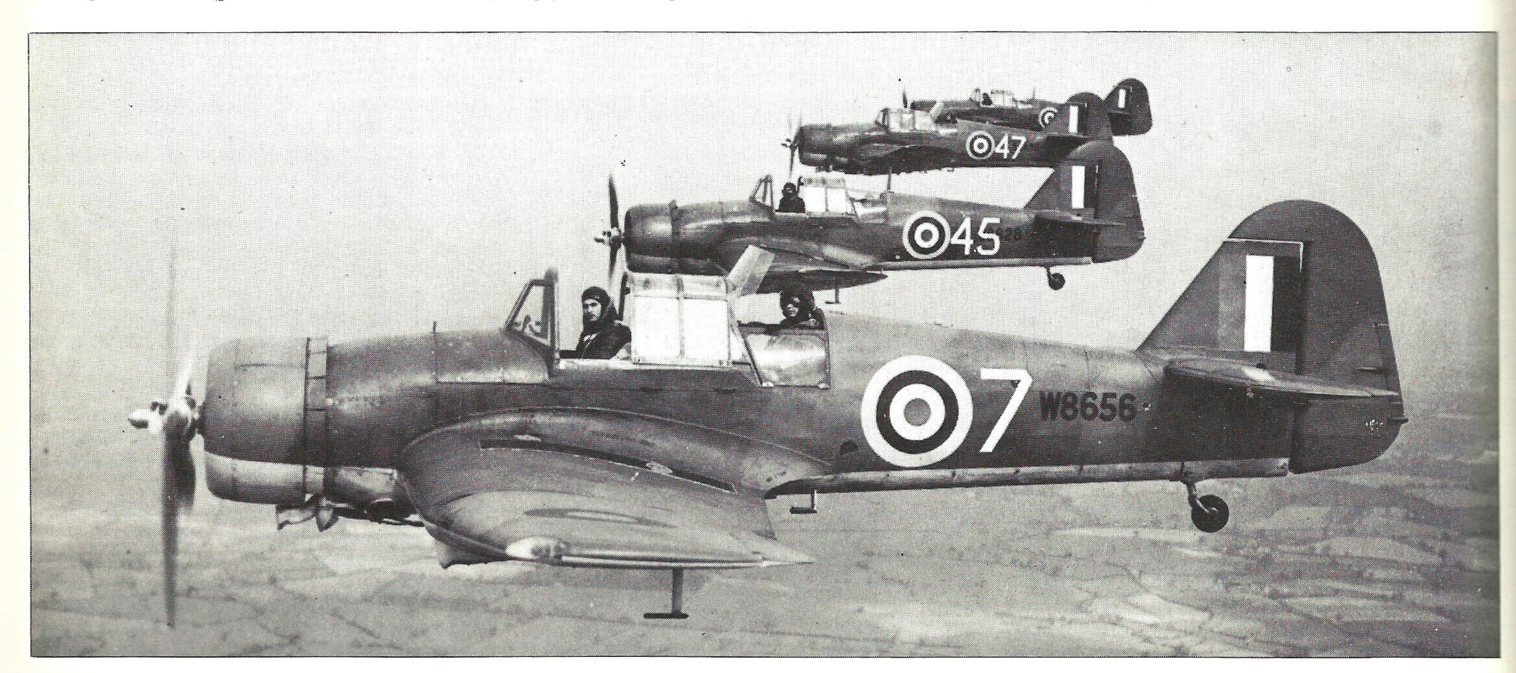
Todas las potencias beligerantes en la II Guerra Mundial iniciaron sus respectivos programas de selección médica de sus aspirantes a aviadores, en los que se incluían pruebas de agudeza visual y daltonismo y unos ensayos muy bien preparados de destreza mecánica, actitud ante las adversidades y capacidad y velocidad de reacción. Comenzaba así un proceso de eliminación que proseguía incluso cuando el aviador había sido ya destinado a un escuadrón operacional. Casi sin excepción, quienes eran elegidos para pasar a los programas de entrenamiento no deseaban otra cosa que éstos acabasen, pues los consideraban una forma excesivamente fatigosa de capacitación. En la URSS, quienes no conseguían pasar la selección podían acabar en unidades de infantería, mientras que en Gran Bretaña a partir de 1944 uno de sus destinos posibles eran las minas de carbón.

Existían poderosos incentivos para superar las pruebas, a pesar de que las pérdidas entre las tripulaciones (por lo menos en EE UU y Gran Bretaña) eran proporcionalmente mayores a las de cualquier otra arma. Pero en la II Guerra Mundial conseguir las alas de aviador no significaba necesariamente ser piloto. Las tripulaciones eran más numerosas que en ninguna otra época anterior. El Boeing B-17 *Tenovus* del actor James Stewart mostró en su día el número de tripulantes que llevaba; y existieron unos 13 000 B-17, además de miles de otros grandes aviones polimotores. Así, mientras los biplazas de entrenamiento de pilotos realizaban el circuito en un aeródromo, en otro cercano podían pulular decenas de bimotores que, como abejas en torno a su panal, se dedicaban a la preparación de aspirantes a navegantes, bombarderos, operadores de radio, mecánicos de vuelo y, por supuesto, artilleros.

En mayo de 1950, la RAF dividió sus enormes responsabilidades de instrucción en dos mandos, el de Entrenamiento de Vuelo y el de Entrenamiento Técnico, de los que el segundo se ocuparía de adiestrar a los miles de mecánicos y armeros necesarios. En la medida de lo posible, la instrucción de tripulaciones recayó en el Plan de Entrenamiento Aéreo de la Commonwealth, debido en gran parte a los espacios abiertos y a la climatología más favorable de Canadá, Rodesia del Sur y Sudáfrica. Tanto Australia como Nueva Zelanda dispusieron de sus propias escuelas (en 1944 volaban cada día sobre Tecumwal 95 Consolidated Liberator), pero el PEAC sirvió básicamente para entrenar 200 000 aviadores aliados.

Las principales «cosechas» de tripulantes se recogieron en las praderas canadienses. Los pilotos comenzaban su instrucción en los de

Con los alumnos en las cabinas delanteras, un cuarteto de Miles Master Mk III de la 5.ª Unidad de Vuelo Avanzado realiza otra salida de instrucción desde RAF Ternhill. Este biplaza de entrenamiento avanzado entró en servicio en mayo de 1939 y apareció en tres versiones principales. De la Mk III se produjeron 602 unidades.





Desarrollado como bombardero ligero en los años treinta, el potencial de Fairey Battle no se confirmó en la práctica y este modelo fue rápidamente relegado a cometidos de segunda fila. Muchos ejemplares fueron destinados a misiones de enseñanza en el marco del Plan de Entrenamiento Aéreo de la Commonwealth.

Havilland Tiger Moth de producción local, con cubiertas deslizables y esquíes en las temporadas invernales, o en los 606 Fleet Finche construidos entre 1940 y 1941. En 1942 comenzó la fabricación, a cargo de Fleet, del Fairchild Cornell, del que se completaron 1 000 unidades el primer año y casi 3 500 en total. Estos grandes monoplanos estaban construidos a base de tubos y tela y tuvieron un comportamiento excelente, aunque los aeródromos rodesianos, situados a 1 400 m por encima del nivel del mar, hacían de los Cornell aviones algo perezosos. Con mucho, el entrenador avanzado más importante fue el Harvard (T-6) construido por Noorduyn, complementado por el lado a lado Fleet Fort.

En el entrenamiento de pilotos de polimotores y de tripulantes no pilotos, las escuelas canadienses utilizaron varios bimotores, pintados siempre en el usual *Training Yellow*. Federal fue un consorcio industrial creado expresamente para agrupar 11 factorías en la construcción del Avro Anson, inicialmente el tipo británico Anson Mk II (pero con un tren hidráulico Dowty que ahorraba a las tripulaciones la fatigosa tarea de retraerlo manualmente). Se construyeron unos 2 000 (3 000 en total si se incluyen los repuestos), de los que 50 pasaron a la USAAF como AT-20. Aparecieron a continuación los modelos canadienses Anson Mk V (para navegantes) y Mk VI (para artilleros), cuya célula incorporaba una importante proporción de contrachapado y materiales plásticos. Tenían una tripulación de cinco hombres y en los Anson MK VI se remplazó el astrodomo por una torreta artillada MK IV.

Los principales entrenadores de pilotos en otros países del PEAC fueron de nuevo los Tiger Moth, de los que se fabricaron unos 8 500 en varias factorías británicas, australianas y neozelandesas, y los Harvard producidos por Noorduyn o North American Aviation y utilizados en muchas versiones. En el entrenamiento de tripulaciones, el ubicuo Anson fue respaldado por el Airspeed Oxford, que como entrenador fue quizá más importante debido a que casi cada uno de los 8 586 entregados por Airspeed, de Havilland, Percival y Standard Motors sirvió para entrenar pilotos de polimotores, bombarderos, navegantes y artilleros. Gran número de ellos se emplearon en Gran Bretaña para instruir a los pilotos en el vuelo entre globos cautivos y a mantener las formaciones en mitad de las embestidas de la caza enemiga. En Canadá y Rodesia, muchos Oxford llevaron motores Wasp Junior, más potentes y presentaron un comportamiento más adecuado.

El mal tiempo, la actividad enemiga y un espacio aéreo saturado perjudicaron sólo en parte el entrenamiento en Gran Bretaña. Los modelos más utilizados fueron los excelentes instructores de pilotos de Miles, el Magister y el Master. El entrenador primario Magister derivaba del Hawk Trainer y era un monoplano de madera propulsado por un Gipsy Major de 130 hp. Al igual que el Tiger, tenía aletas antibarrena a proa de los estabilizadores y su equipo incluía flaps divididos y sistema de encapuchado para el vuelo sin visibilidad. El Master Mk I, también de madera, tenía un motor Rolls-Royce Kestrel con radiador ventral y unos aterrizadores principales que se retraían hacia atrás en sus alas en gaviota invertida. El instructor, en la cabina trasera, podía elevar su asiento, inclinar el techo de su cubierta para formar un parabrisas externo y controlar mejor el aterrizaje o realizarlo él mismo.

Entrenadores de tiro

El Martinet fue el único avión diseñado expresamente como remolcador para las escuelas de tiro aire-aire, si bien a finales de la guerra la Royal Navy recibió el Miles Monitor. Se utilizaron más de 4 500 remolcadores de otros tipos, como los Hawker Henley, Fairey Battle y Boulton Paul Defiant. Cientos de aviones Battle se usaron en la instrucción avanzada de pilotos, artilleros y bombarderos, incluidos los Battle Trainer, construidos especialmente con asientos en tándem. Otra tarea específica, la preparación de operadores de radio, fue encomendada también a los Miles Mentor, Percival Proctor Mk II, III y IV (los dos últimos construidos por F. Hills de Manchester) y de Havilland Dominie, producidos principalmente por la Brush de Loughborough. Los Dominie se sirvieron también a la Royal Navy, que asimismo usó 500 Stinson Reliant (AT-19) para la enseñanza de observadores y operadores de radio.

En la US Army Air Force, el Mando de Entrenamiento estaba dividido geográficamente en los departamentos Occidental (con sede en Santa Ana, California), Central (en Randolph Field, Texas) y Oriental (en Maxwell Field, Alabama). Las decenas de miles de aviones de la categoría PT (*primary trainer*) incluían el magnífico Boeing (Stearman) Kaydet, principalmente las versiones PT-13 y PT-17, un biplano revestido en tela y con distintos modelos de motores radiales. Fairchild suministró los PT-19, PT-23 y PT-26 Cornell, con motores lineales Ranger o radiales Continental y muchos de ellos equipados para el vuelo instrumental. Ryan fabricó varios modelos de monoplanos de ala baja metálicos, de los que los principales fueron los PT-20, PT-21 y PT-22 Recruit; el último de éstos montaba un motor radial Kinner de 160 hp.

En la categoría BT (*basic trainer*) los tipos principales fueron el North American BT-9 Yale y el Vultee BT-13 Valiant. Ambos eran monoplanos de ala baja, de revestimiento resistente, cabinas cerradas en tándem y tren fijo. Vultee produjo unos 8 000 ejemplares del BT-13 durante dos años y 1 693 BT-15, en los que el motor R-975 se sustituyó por un R-985.

La categoría AT (*advanced trainer*) del US Army fue todavía más numerosa. Entre los tipos monomotores el dominante fue el North American T-6 Texan, que alcanzó un total de 20 000 ejemplares de todas las versiones. Tras la II Guerra Mundial, estos aviones hicieron la guerra por su propia cuenta, empleados por

Desarrollado del entrenador básico de combate Vultee V-54, el monoplano de ala baja BT-13 Valiant y sus posteriores desarrollos sirvieron casi exclusivamente como entrenadores básicos en Estados Unidos durante la II Guerra Mundial. Su equipo de serie comprendía doble mando y los dispositivos necesarios para el vuelo instrumental (US Air Force).

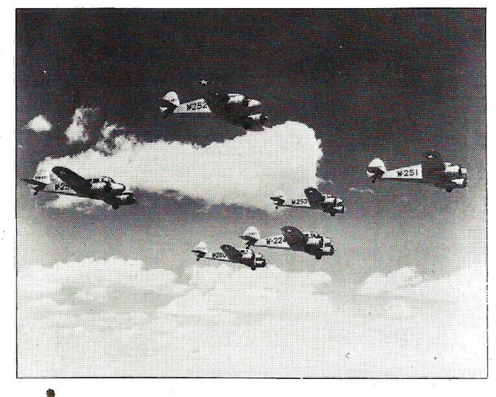
Encargado por la RAF pero finalmente no recibido por ésta, este Vultee V-72 Vengeance Mk II fue retenido por la USAAF y utilizado como entrenador de tiro. El uso del Vengeance, diseñado como bombardero en picado, en funciones de escuela es un caso característico de aquellos aviones que asumieron todo tipo de labores de instrucción.

EE UU, Israel, Francia, España y otros países. Los bimotores comprendían grandes cantidades de aviones específicos o de bombarderos medios modificados, así como los diseñados expresamente Beech AT-7 Navigator, el de madera AT-10 y el AT-11 Kansan, con 450 kg de bombas y ametralladoras fijas y orientables. Cessna construyó varios centenares de AT-17 Bobcat de distintas variantes, algunas del tipo Crane Mk I para las escuelas canadienses. Propulsados por radiales Jacobs de 245 hp, estos aviones sirvieron básicamente para la enseñanza de pilotos de polimotores y eran más fáciles de volar que el Curtiss AT-9 (bautizado *Jeep* o *Fledgling*), que acomodaba a instructor y alumno en asientos lado a lado. Aunque sólo se construyeron 175 Fairchild AT-21 Gunner, su producción se repartió entre tres factorías para acelerarla: 30 de ellos fueron los primeros aviones salidos de la McDonnell de St Louis.

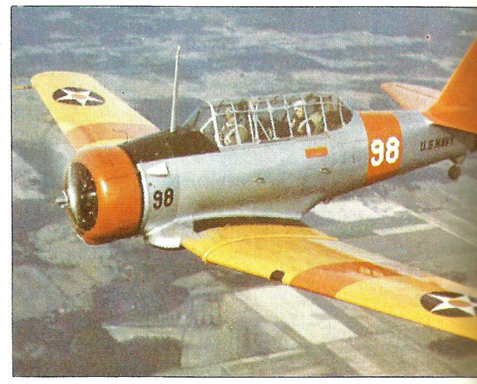
Los principales entrenadores primarios de la US Navy y el USMC fueron los Naval Aircraft Factory N3N Canary y Boeing (Stearman) N2S Kaydet, en tanto que los aparatos avanzados más importantes fueron los North American SNJ Texan, si bien se emplearon también 2 000 Vultee SNV Valiant. El principal bimotor naval fue el Beech SNB Expediter, que sirvió en distintas versiones y equipó también a la Royal Navy.

El dúo soviético

En la URSS, dos entrenadores primarios de pilotos cargaron con casi todo el trabajo en las filas de la V-VS (fuerza aérea), la AV-MF (fuerza aeronaval) y DOSAAF (escuelas civiles). El venerable Polikarpov U-2 parecía un Tiger Moth más resistente y simple, con un motor M-11 de 110 hp. Denominado Po-2 a partir de 1942, de él se produjeron 40 000 ejemplares durante 30 años y para muchas tareas, una de las cuales era el entrenamiento. Por el contrario, el Yakovlev UT-2 se dedicó sólo a la enseñanza; propulsado una vez más por el M-11, era un monoplano de ala baja construido básicamente de madera. Para la acrobacia avanzada y la preparación de pilotos de caza se empleó el menudo monoplaza UT-1, aunque muchos de ellos fueron utilizados como aviones utilitarios por unidades de primera línea y por oficiales de alta graduación. Yakovlev aportó también el UT-3 (AIR-17) de 1937, con dos motores de 220 hp, pero curiosamente los soviéticos no emplearon entrenadores bimotores durante la guerra e instruyeron a sus tripulaciones de bombardeo en aparatos de primera línea.



Concebido como entrenador avanzado de transmisión para pilotos destinados a aviones polimotores, el Cessna AT-17 fue un desarrollo del transporte ligero comercial Modelo T-50 y fue construido a raíz de la rápida expansión del programa de entrenamiento del US Army Air Corps (foto US Air Force).



A consecuencia del éxito del NJ-1 de tren fijo, la US Navy cursó un pedido por 16 aviones North American SNJ-1. Las versiones posteriores fueron utilizadas en grandes cantidades en cometidos de enseñanza. La variante SNJ-3C, equipada con gancho de detención, permitía realizar apontajes de entrenamiento.

La Luftwaffe de Hitler utilizó varios miles de atractivos y ágiles biplanos de entrenamiento primario, casi todos de aleación ligera con revestimiento textil. Los tipos principales fueron el Bücker Bü 131B (con un Hirth de 105 hp), el Bü 133C Jungmeister (con un Siemens de 160 hp), el Focke-Wulf Fw 44C (un Siemens de 160 hp), el Heinkel He 72B (un Siemens de 160 hp), el Arado Ar 66C (un Argus de 179 hp) y el Gotha Go 145A (un Argus de 179 hp). Hasta 1942 las escuelas de pilotaje, principalmente en Alemania oriental y Polonia, funcionaron bien y sin problemas, pero a partir de 1943 gran parte de sus aviones fueron enviados a los recién creados *Störkampfstaffeln* (escuadrones de hostigamiento nocturno) y *Nachtschlachtgruppen* (grupos de apoyo cercano nocturno), y dotados con ametralladoras y bombas ligeras para hostigar al enemigo en el frente del Este de la misma forma que hacían los Po-2 soviéticos con las tropas alemanas.

El principal entrenador avanzado de pilotos de la Luftwaffe fue el Arado Ar 96B, un monoplano de ala baja con revestimiento resistente, cabinas cerradas en tándem, tren retráctil, flaps y una hélice de velocidad constante accionada por un motor lineal invertido Argus As 410A. Se construyeron 11 546 unidades, a cargo sobre todo de Ago y, en Checoslovaquia, de Avia y Letov. El Ar 96B fue el modelo casi normalizado de trece *Jagdschulgeschwader* (alas de entrenamiento de



A causa de la súbita expansión de los programas de entrenamiento para hacer frente a las exigencias de la guerra, el Mando de Entrenamiento Aéreo de la Armada estadounidense necesitó cientos de aviones. La serie Stearman N2S ayudó a llenar ese vacío, gracias especialmente a la rapidez y al bajo coste de su fabricación (foto US Navy).



El simple y resistente biplano Heinkel He 51 simbolizó el resurgimiento de la Luftwaffe como organización militar de combate, pero también tuvo una destacada participación como avión de instrucción durante la II Guerra Mundial. Este ejemplar lleva los distintivos de la Flugzeugführerschule (A/B) 123 y volaba desde Agram, en Croacia, en 1942.

caza) y entre su amplio equipo se incluía una ametralladora MG 17 para el entrenamiento de tiro. Para reducir el empleo de materiales estratégicos, la SIPA de París diseñó el Ar 396 principalmente de madera, con un motor Argus As 411 de 580 hp producido por Renault. SIPA y Letov preparaban los utillajes cuando se produjo la rendición alemana, de modo que los Ar 396 de posguerra se llamaron SIPA S.10, S.11 y S.12 (franceses) y Avia C.2B (checos).

Los principales bimotores de instrucción de tripulaciones fueron el Focke-Wulf Fw 58B y C y el Siebel Si 204D. El primero, propulsado por motores Argus de 240 hp, fue utilizado sobre todo en cometidos utilitarios, pero unos centenares se emplearon en la enseñanza de pilotos, artilleros, navegantes y bombarderos. Estos cometidos correspondieron también al excelente Siebel, un aparato de revestimiento resistente con motores Argus As 411 de 600 hp. Este avión, con sus motores y equipo, fue construido en Francia por la SNCAC (y en la posguerra en Checoslovaquia). Muchos montaban lanzabombas y una torreta EDL 131. Desde luego se utilizaron también bombarderos obsoletos, como los Junkers Ju 52/3mg3e y varias especies de Junkers Ju 86.

La Regia Aeronautica italiana empleó un amplio surtido de entrenadores, incluidos por

En su calidad de principal entrenador avanzado de la Luftwaffe, el Arado Ar 96 alcanzó una producción total próxima a los 11 500 ejemplares. Sus cometidos comprendían la instrucción avanzada nocturna e instrumental. Un lote de aviones de preserie del Ar 96C presentaban un panel transparente en el piso de la cabina para hacer también posible la enseñanza de bombarderos.

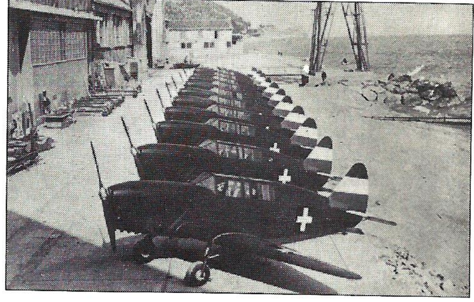


Con tren de esquíes para poder operar desde pistas nevadas, un Bücker Bü 131 Jungmann se prepara para otra salidad de instrucción. El amplio uso que de él hizo la Luftwaffe propició que este modelo fuese también empleado por otras ocho naciones europeas y que fuese construido bajo licencia en Japón durante la II Guerra Mundial.

descontado modelos operacionales anticuados. Los dos principales entrenadores primarios fueron el biplano Saiman 200 (con un Alfa Romeo de 185 hp) y el más veloz y avanzado Nardi F.N.305, un monoplano de ala baja con tren retráctil y un motor Alfa Romeo de 185 hp o un radial Fiat A70 de 205 hp. Varios tipos de la prolífica familia de bimotores comprendida entre el Caproni Ca 309 y el Ca 316 sirvieron también como instructores de navegantes, bombarderos y artilleros, tareas que fueron también asumidas por, entre otros, bombarderos Savoia-Marchetti S.M.81 jubilados de las unidades de combate.

Entrenadores japoneses

Entre una masa de tipos menores, los entrenadores primarios más importantes del Ejército Imperial Japonés comprenden los Tachikawa Ki-9 y Ki-17, ambos biplanos muy similares pero propulsados, respectivamente, por los radiales Ha-13a de 350 hp y Ha-12 de 150 hp. Kokusai produjo alrededor de mil Ki-86, una versión con licencia del Bücker Bü 131. Mansyu de Manchuria entregó varios



El monoplano italiano Nardi F.N.305 fue producido por la compañía Piaggio entre 1937 y 1945, y entró en servicio en varias organizaciones aéreas militares como entrenador básico e intermedio. La Regia Aeronautica fue su mayor usuario, pero Hungría también lo empleó en buen número como demuestran los ejemplares de la fotografía.

cientos de entrenadores avanzados Ki-79, algunos de madera y otros metálicos pero en cualquier caso desarrollos en tándem muy modificados del ágil caza Ki-27. Se construyeron en torno a los 1 400 entrenadores avanzados Tachikawa Ki-55, con un motor radial Ejército Tipo 98 de 510 hp. Este aparato de ala baja tenía mucho en común con el BT-9 Yale, pero contaba con una ametralladora de tiro frontal y había sido concebido para la transformación de pilotos a los modelos de combate. El entrenador de tripulaciones más importante fue con mucho el Ki-54, otro producto de Tachikawa que montaba dos motores radiales Tipo 98 de 510 hp y tenía capacidad para cinco o nueve tripulantes, dependiendo de la misión. El Ki-54a fue un instructor de pilotos, en tanto que el Ki-54b tenía cuatro puestos de tiro y podía emplearse para la enseñanza de bombarderos.

El entrenador primario normalizado en 1941 en las filas de la Armada Imperial Japonesa era el Yokosuka K2Y, un biplano de 160 hp que fue remplazado por el Bü 131 construido bajo licencia como K9W. Mitsubishi completó 964 entrenadores de tripulaciones K3M, aviones de ala alta con un radial de 340 o 580 hp y usualmente equipado para cuatro alumnos y con una ametralladora orientable y bombas ligeras. El biplano Yokosuka K4Y de 160 hp fue el principal hidroavión de enseñanza si se excluye el más importante de todos los entrenadores navales, el Yokosuka K5Y. Propulsado por un motor radial Amakaze de 340 hp, podía emplearse con ruedas o flotadores y por lo general dotado con una ametralladora fija y una orientable y con bombas de prácticas. Se construyeron no menos de 5 770 entre 1933 y 1945. Una cifra más modesta (176) de Kyushu K10W se emplearon como entrenadores de transición para pilotos, en tanto que los vetustos K3M fueron remplazados por 798 instructores de tripulaciones Kyushu K11W. Este modelo presentaba la misma ala de implantación media y el mismo fuselaje panzudo del North American O-47, en el que tenían cabida un instructor, un navegante, un bombardero, un piloto y un artillero y operador de radio.



Avro Anson

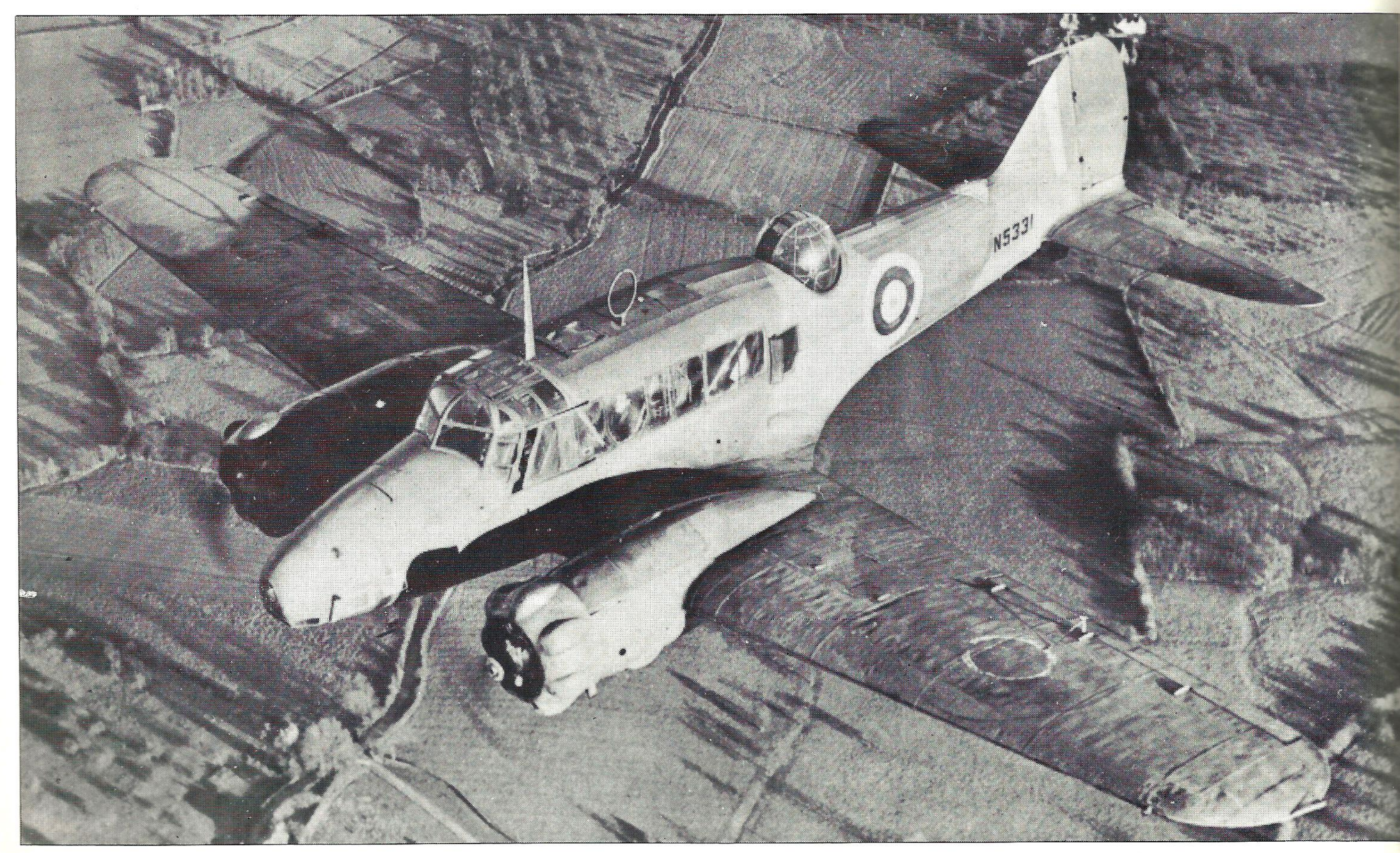
El Avro Anson es uno de los más conocidos polimotores de entrenamiento de la II Guerra Mundial. Sus orígenes se remontan a 1928, cuando la A.V. Roe & Co empezó a construir con licencia el Fokker F.VII. De este modo aprendió nuevos métodos de construcción y a partir de ese modelo desarrolló el Eighteen o Avro 642.

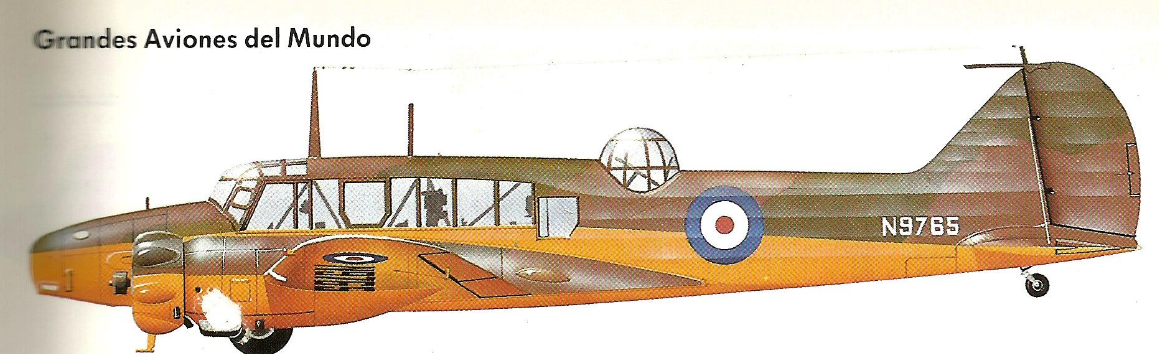
En 1934 Imperial Airways emitió un requerimiento por un monoplano ligero utilizable como transporte *charter* rápido de cuatro plazas. Avro redujo la escala de su Eighteen y desarrolló un diseño de ala baja propulsado por un par de motores Armstrong Siddeley Cheetah V y equipado con tren de aterrizaje clásico y retráctil. El prototipo Avro 652 (G-ACRM) realizó su primer vuelo el 7 de enero de 1935 y, junto a su gemelo G-ACRN, fue entregado a Imperial Airways dos meses después. Estos dos aparatos presentaban un aspecto estilizado y podían volar en crucero a 266 km/h, velocidad superior a la de la mayoría de los otros transportes ligeros de la época.

También por entonces el Ministerio del Aire británico publicó la Especificación G.18/35 por un nuevo avión de reconocimiento y patrulla costera para la Royal Air Force. Los dos contendientes principales fueron de Havilland, con una versión modificada del D.H.89A Dragon Rapide, y Avro, con el modelo 652A, que era virtualmente idéntico a los dos aparatos entregados a Imperial Airways. El prototipo Avro 652A (K4771) voló por primera vez, desde Woodford, el 24 de marzo de 1935; los cambios principales respecto del Avro 652 fueron la instalación de dos motores Cheetah VI y la adopción de una torreta dorsal Armstrong Whitworth, situada justo detrás del ala. Tenía también un panel de observación en la parte inferior de la proa y tres ventanillas cuadradas a cada costado de la cabina principal en vez de las transparencias ovales del modelo civil.

El prototipo Avro 652A fue entregado a Martlesham Heath en abril de 1935 para las primeras evaluaciones, a raíz de las que se introdujeron algunas alteraciones en la superficie de los estabilizadores. El K4771 fue después enviado a la Unidad de Desarrollo de la Defensa Costera en Gosport, donde fue evaluado en competi-

Encuadrado en once escuadrones de la RAF al estallar la guerra, el Avro Anson iba a tener un papel protagonista en el programa de entrenamiento de tripulaciones británicas tras su marginal actuación como aparato de reconocimiento general con el Mando Costero de la RAF. El avión de la fotografía es un Anson Mk I con torreta dorsal Armstrong Whitworth (foto Bruce Robertson).





Uno de los primeros Anson Mk I con el esquema de camuflaje normalizado en las superficies superiores y el amarillo propio de los entrenadores en las inferiores. Desde el interior del avión se tenía un excelente campo visual gracias al amplio acristalamiento del fuselaje.

ción con el Rapide y se mostró superior en términos de velocidad y alcance, de manera que en julio Avro recibió el Ministerio del Aire un contrato por 174 ejemplares bautizados Anson. La versión de serie debería incorporar un buen número de modificaciones menores y éstas se detallaron en la especificación de construcción aparecida por esas fechas. Muchos de esos cambios eran internos y relativos a los controles y sistemas.

Los Anson se construyeron a base de un fuselaje de tubos de acero soldados (con arriostramiento interior por cables en la sección trasera) y revestimiento textil. La versión de serie daba una excelente visibilidad a la tripulación a través de paneles transparentes continuos que discurrían por la totalidad de la cabina, desde la de vuelo al borde de fuga alar; la prominente torreta dorsal estaba equipada con una única ametralladora Lewis que era servida manualmente por un artillero, quien accedía a la torreta a través de la cabina trasera. Los Anson de reconocimiento costero tenían provisión para una ametralladora situada en el costado de babor de la proa y apuntada por el piloto. Las alas estaban construidas de abeto y contrachapado. Los primeros Anson de serie (aparecidos en 1936, 1937 y 1938) estaban pintados enteramente de color plateado con escarapelas tipo «A» de preguerra y numerales negros, pero a principios de 1939 todos esos aparatos recibieron el esquema mimético normalizado para aviones terrestres de la RAF, en colores verde oscuro y tierra claro, con los nuevos tipos de escarapelas y numerales grises o blancos en los costados del fuselaje. Los aparatos utilizados como entrenadores recibieron superficies inferiores amarillas y los de patrulla costera las llevaron grises. Esos primeros Anson se distinguían especialmente por el estrecho carenado de los capós de sus motores, que presentaban abultamientos individuales para las cabezas de sus siete cilindros. Los flaps divididos Schrenck se accionaban mediante una bomba hidráulica manual y los aterrizadores se retraían y extraían por medio de una simple manivela, de modo que la maniobra de escamotear el tren no era casi nunca agradable. Sin embargo, el Anson era un avión robusto y fiable, y las tripulaciones olvidaron de buena gana esos inconvenientes menores.

Los primeros Anson se entregaron al 48.° Squadron de Manston en marzo de 1936. En lugar de ser utilizados directamente como máquinas de reconocimiento, estos aviones fueron usados como entrenadores de navegantes dentro del Esquema de Expansión de la RAF, que por entonces comenzaba a activarse a gran escala. Miles de nuevos aviadores estaban siendo preparados rápidamente para responder a la amenaza de la inminente guerra; a mediados de 1938 ese escuadrón había recibido 80 Anson para labores de instrucción. Pero el 48.° Squadron dejó las tareas de entrenamiento antes de que estallase la II Guerra Mundial y fue enviado a Eastchurch y después a Thorney Island, desde donde sus aviones se dedicaron a salidas de patrulla costera a lo largo del canal de la Mancha. Además de su armamento ya reseñado, estos Anson podían llevar varios tipos de bengalas y señalizadores fumígenos, ocho bombas de 9 kg o bien dos de 110 kg. Éstas podían utilizarse para atacar submarinos emergidos o buques de superficie. El primer ataque contra un *U-boote* (submarino alemán) se registró el 5 de setiembre de 1939, a cargo de un Anson del 500.° Squadron destacado en la base de Detling, en Kent.

A medida que se dispuso de aviones de patrulla más modernos, como el Lockheed Hudson, los Anson fueron progresivamente retirados de las misiones de primera línea del Mando Costero durante 1940 y transferidos a unidades de entrenamiento para emprender la instrucción de operadores de radio, artilleros y navegantes. Avro construyó también un entrenador específico Anson Mk I, que presentaba flaps Schrenck (no instalados todavía en los primeros Anson de serie) y un parabrisas en uve. Los aparatos dados de baja por el Mando Costero y destinados al entrenamiento de artilleros vieron desmontadas sus torretas Armstrong Whitworth AW.38 y sustituidas por las Bristol Tipo I (Mk VI) utilizadas en el Bristol Blenheim.

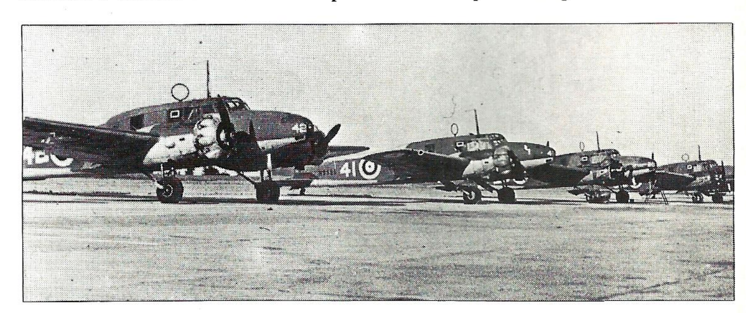
En los meses previos a la guerra, los Anson habían comenzado a llegar a otros países de la Commonwealth. La Royal Australian Air Force, en particullar, recibió 80 aviones en agosto de 1939, que en su mayor parte habían sido extraídos de lotes destinados a la RAF. La mayor parte de los esfuerzos de instrucción de tripulaciones recayó en los países de la Commonwealth en el marco del Plan de Entrenamiento Aéreo de la Commonwealth establecido en diciembre de 1939, cuyas principales precauciones eran la preparación de navegantes, bombarderos y artilleros a cargo de los canadienses. El Anson fue considerado el modelo más adecuado para ser empleado por la RCAF, de modo que se envió un total de 223 Anson Mk I. Algunos de ellos conservaban sus motores Cheetah, pero muchos fueron equipados con los Jacobs L6MB de 330 hp y se convirtieron en los Anson Mk III, mientras que otros recibieron la denominación de Anson Mk IV al incorporar los Wright Whirlwind R-975-E3. El Anson Mk III fue un modelo satisfactorio, pero la versión con motores Whirlwind resultó falta de potencia y no gozó del aprecio de sus tripulaciones.

Producción canadiense

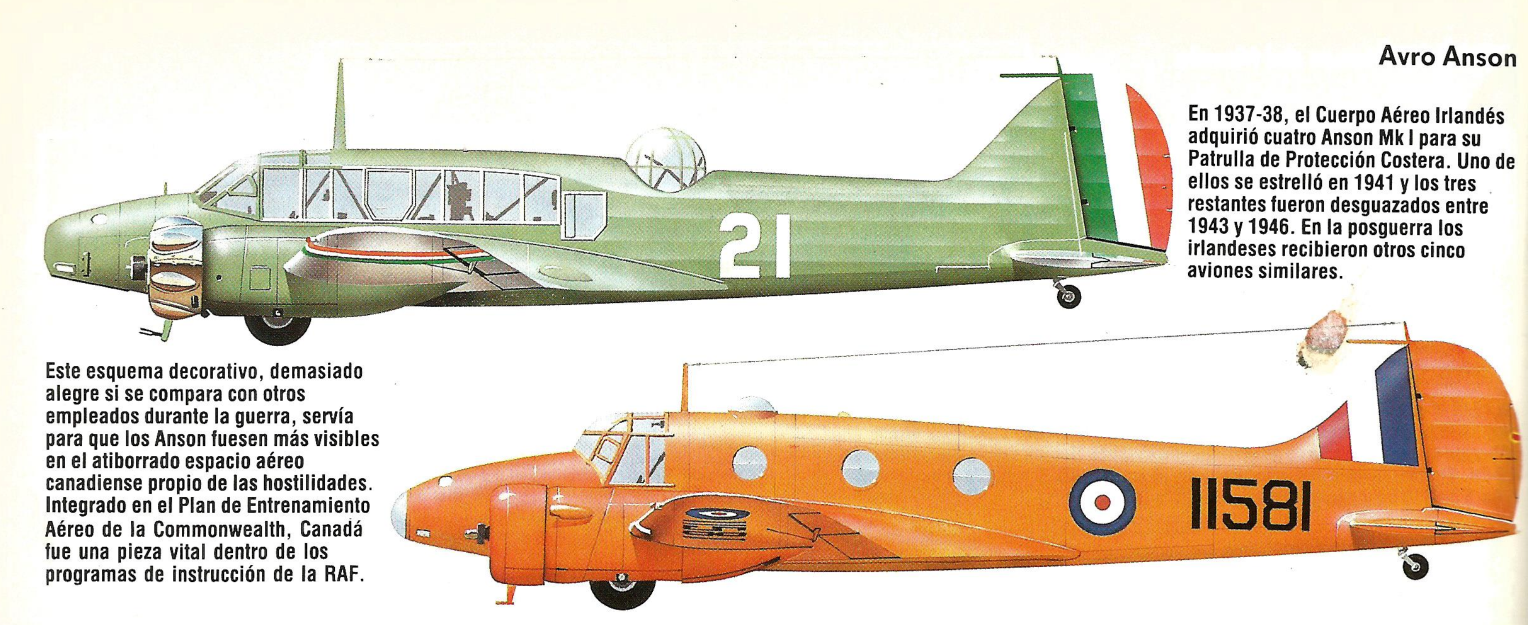
En julio de 1940 el gobierno canadiense formó la Federal Aircraft Limited con la intención de disponer de una segunda fuente de producción del Anson. Los primeros Federal Anson Mk II volaron en agosto de 1941. Diferían poco de los Anson Mk III con motores Jacobs, pero se distinguían principalmente por su sección de proa redondeada y construida de Vidal, un material consistente en contrachapado encolado con plástico. Esta proa presentaba un menudo extremo circular de plástico transparente para el bombar-



El segundo Avro 652 a principios de 1935; parte del rótulo de Imperial Airways se aprecia bajo las ventanillas del fuselaje. Diseñado como cuatriplaza comercial, este avión lleva los capós originales concebidos para su planta motriz Armstrong Siddeley Cheetah Mk V (foto Bruce Robertson).



Aviones Avro Anson de la 1.ª Escuela de Navegación en su base de Rivers, Manitoba. El segundo avión por la izquierda tiene parte de su superficie dorsal pintada de amarillo; este color se aplicó también generosamente en el extradós de alas y estabilizadores para minimizar el riesgo de colisión tras un aterrizaje forzoso.



En 1937-38, el Cuerpo Aéreo Irlandés adquirió cuatro Anson Mk I para su Patrulla de Protección Costera. Uno de ellos se estrelló en 1941 y los tres restantes fueron desguazados entre 1943 y 1946. En la posguerra los irlandeses recibieron otros cinco aviones similares.

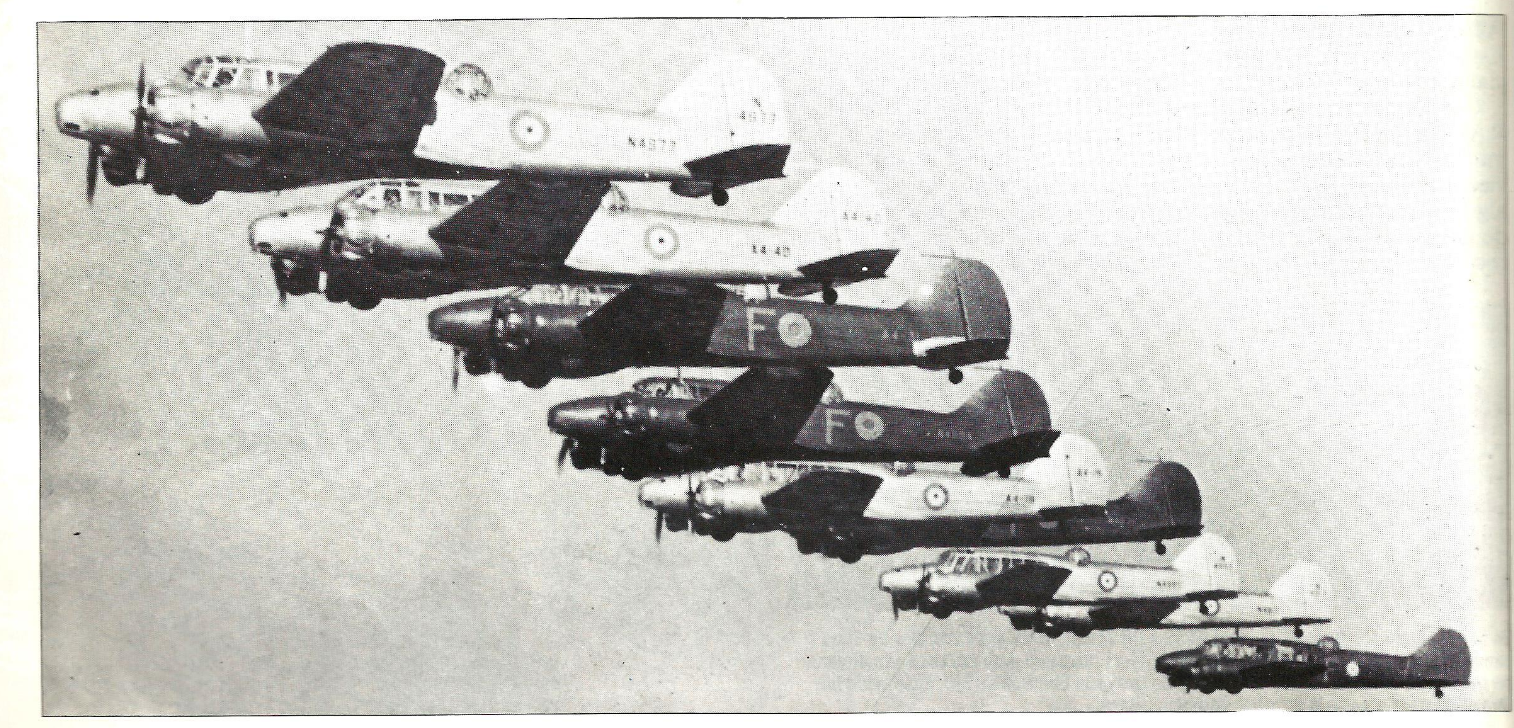
Este esquema decorativo, demasiado alegre si se compara con otros empleados durante la guerra, servía para que los Anson fuesen más visibles en el atiborrado espacio aéreo canadiense propio de las hostilidades. Integrado en el Plan de Entrenamiento Aéreo de la Commonwealth, Canadá fue una pieza vital dentro de los programas de instrucción de la RAF.

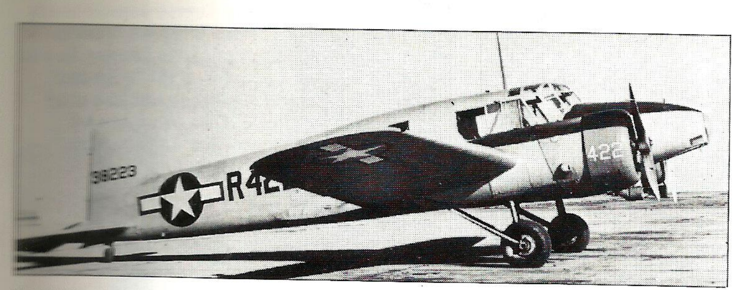
dero. La construcción de este morro tuvo una gran importancia, pues el sistema Vidal demostró gran resistencia al frío extremo de los inviernos canadienses; en consecuencia, se decidió la construcción de una nueva variante del Anson en la que se emplease una menor proporción de tubos de acero, cuya obtención implicaba usar materiales de interés estratégico, y en la que se utilizase mayor cantidad del nuevo material plástico. Ello dio como resultado los Anson Mk V y Mk VI, que tenían las alas propias del Anson Mk II, dos motores Pratt & Whitney R-985-AN14B Wasp Junior y un nuevo fuselaje construido de Vidal reforzado con tubos de acero en la sección de proa de la cabina y equipado con tres ventanillas circulares a cada costado. El Anson Mk V fue un entrenador de navegantes y estuvo desprovisto de la familiar torreta, pero el instructor de artilleros Anson Mk VI montaba una torreta Bristol Tipo I que le hacía similar a los Anson Mk I empleados en Gran Bretaña. Un total de 1 050 ejemplares de esas dos variantes se produjeron en Montreal y Brantford, y gran parte de los lotes finales de serie se subcontrataron a la Canadian Car & Foundry Co de Winnipeg y a la MacDonald Bros Aircraft Ltd.

Las designaciones Anson Mk VII, Mk VIII y Mk IX se reservaron para otras tantas versiones canadienses que no llegaron a materializarse, de modo que la siguiente variante fue la Anson Mk X, cuya construcción correspondió a los británicos. Era muy similar a la Anson Mk I pero estaba destinada a las transmisiones y el enlace. Tenía el piso reforzado y abandonaba los carenados de las cabezas de los cilindros y adoptaba unos capós lisos. A este modelo siguieron los Anson Mk XI y XII, que estaban propulsados respectivamente por motores Cheetah XIX y Cheetah XV. Sin embargo, su principal diferencia residía en la mayor altura interior del fuselaje, rasgo éste que se normalizó en los siguientes aparatos de producción. Algunos Anson Mk XII fueron convertidos a partir de células Anson Mk I ya existentes; hacia finales del período de fabricación Avro introdujo una nueva ala íntegramente metálica de planta algo más trapezoidal, de modo que los aviones equipados con ella fueron designados Anson Mk XII Serie 2. Muchos Anson Mk XII fueron convertidos en ambulancias, pero la mayoría fueron puestos en servicio con los escuadrones de comunicaciones o utilizados para el traslado de tripulaciones dentro de las actividades del Air Transport Auxiliary.

Al acabar la guerra, el Anson tuvo un segundo período vital como avión civil. Avro produjo el Nineteen, que era un transporte de pasaje de 7 a 9 plazas destinado a las rutas locales. El prototipo Avro Nineteen (G-AGNI) fue convertido a partir de un Anson Mk XI estándar de la RAF, pintado de color plateado con matrícula negra, utilizado durante varios años como modelo de demostración por la propia compañía y perdido al largo de la isla de Man en junio de 1948. Sus principales rasgos eran la sustitución de las ventanillas rectangulares de la cabina principal por otras cinco ovales a cada costado, una sección de proa sin trasparencias, una puerta de acce-

Una interesante formación de Anson Mk I de la Royal Australian Air Force durante la II Guerra Mundial. Algunos de ellos están pintados de color plateado y otros llevan esquemas miméticos de comienzos de la guerra; sus numerales son de la RAF y la RAAF. Cuando comenzaron las hostilidades los australianos poseían 82 Anson.





En 1940 el gobierno canadiense creó la Federal Aircraft Ltd en Montreal para dedicarla a la construcción de aviones Anson para la RCAF. Cincuenta de los aparatos que fabricó fueron adquiridos por Estados Unidos con la denominación AT-20. Se trataba de máquinas similares al modelo Mk II, con motores Jacobs L-6MB de 330 hp y equipo canadiense (foto US Air Force).

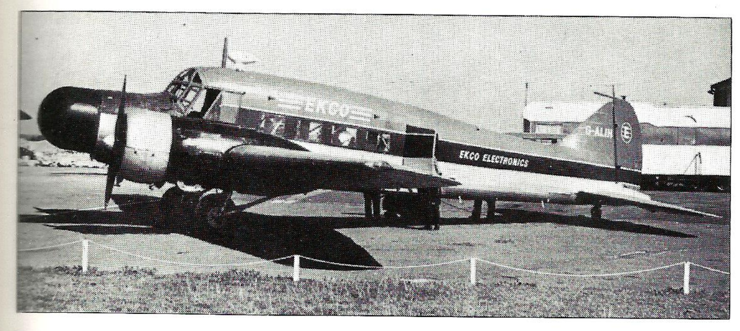
so agrandada, la mejora de la insonorización interna general, la mejora de los acabados interiores y la instalación de un nuevo sistema eléctrico de 24 voltios. Los motores utilizados en esta variante fueron dos radiales Cheetah 15 de 420 hp cuyas hélices montaban prominentes ojivas.

Uno de los primeros pedidos por el Avro Nineteen provino de Railway Air Services, que cubría servicios aéreos interiores británicos desde 1934 con una amplia flota de aviones de Havilland D.H.89 Dragon Rapide. En la práctica esta aerolínea recibió 14 Avro Nineteen, que fueron empleados en rutas tales como Londres - Manchester - Belfast, Liverpool - Belfast y en el servicio directo sin escalas de Londres a Belfast.

Servicio en posguerra

La Royal Air Force cursó también pedidos importantes por el Avro Nineteen, al que dio la designación de Anson C.Mk 19. Estos aparatos compartieron el cometido de transporte ligero de enlace con los de Havilland D.H.104 Devon y fueron utilizados por todos los escuadrones de comunicaciones de mando hasta que fueron dados de baja definitivamente en junio de 1968. Por entonces el Anson se había convertido en el avión que había servido durante más años con la RAF, un total de 32. Hacia finales del período de producción se unieron a la versión estándar de transporte C.Mk 19 tres variantes de entrenamiento que incorporaban alas y empenajes caudales metálicos. Éstas fueron las Anson T.Mk 20, un entrenador de bombardeo con el morro transparente para el alumno bombardero, la Anson T.Mk 21, un entrenador de navegantes para la RAF, y la Anson T.Mk 22, equipada con el material necesario para la instrucción de operadores de radio. Avro vendió también varios Avro 19 a organizaciones extranjeras, como el Cuerpo Aéreo Irlandés (tres aviones) y la policía de Afganistán (doce). Estos últimos aviones fueron designados Anson Mk 18, pero esencialmente diferían muy poco de los Avro Nineteen de serie.

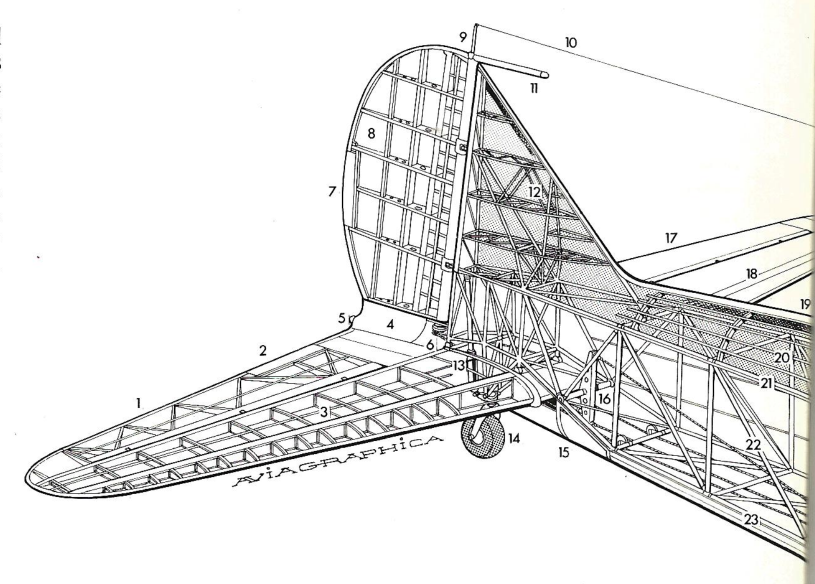
Cuando los Anson llegaron al final de su carrera operativa con la RAF fueron vendidos en parte al mercado civil. Al igual que otros muchos aviones desmovilizados, bastantes de estos Anson no obtuvieron los certificados necesarios de navegación comercial, pero algunos pudieron ser empleados todavía como transportes ligeros de carga para llevar fruta y otros tipos de mercancías. Seis Anson recibieron grandes cruces rojas y fueron enviados a realizar misiones humanitarias en favor de los refugiados creados por la guerra de Biafra de 1968; por lo menos uno de ellos se estrelló durante su servicio y los otros fueron abandonados en la pista de Fernando Poo tras resultar dañados en las operaciones o por falta de repuestos. En la actualidad sólo sobreviven unos pocos ejemplares de los 11 020 aviones Anson fabricados en total; algunos de ellos han sido conservados en museos y otros se hallan en manos de propietarios privados estadounidenses.

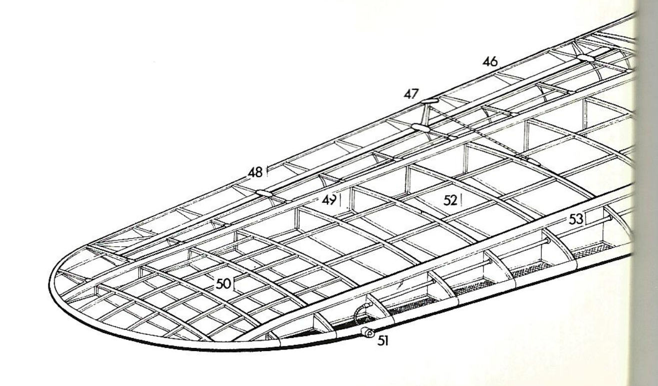


En la posguerra los Anson se emplearon en distintos cometidos y muchos de ellos cambiaron sus libreas militares por otras civiles. Con una proa bulbosa que alojaba un radar y aviónica, el G-ALIH fue utilizado por Ekco Electronics Ltd. Este avión fue finalmente dado de baja en 1967 (foto R.L. Ward).

Variantes del Avro Anson

Avro 652: monoplano de ala baja de seis plazas, con tren clásico retráctil y propulsado por dos motores Armstrong Siddeley Cheetah V de 290 hp
Avro 652 Mk II: como el anterior pero con capós diferentes, ventanillas de longitud total en la cabina principal y otras rectificaciones menores
Avro 652A: desarrollo del Tipo 652 Mk II para ser evaluado por el Ministerio del Aire, con motores Cheetah VI, puerta de acceso a la cabina en estribor y una torreta dorsal AW.38 con una ametralladora Lewis
Anson Mk I: versión de serie del Tipo 652A, con ventanillas agrandadas y motores Cheetah IX junto con otro equipo militar
Anson Mk II: modelo Anson Mk I construido por Federal Aircraft y equipado con motores radiales de nueve cilindros Jacobs L6MB de 330 hp
Anson Mk III: Anson Mk I de producción británica convertido con motores Jacobs en Canadá
Anson Mk IV: Anson Mk I de producción británica convertido con motores Wright R-975-E-3 Whirlwind
Anson Mk V: Anson Mk I con el fuselaje de contrachapado moldeado Vidal, tres ventanillas redondas a cada costado de la cabina principal y dos motores Pratt & Whitney Wasp Junior R-985-AN12B de 450 hp; sin torreta
Anson Mk VI: versión del Anson Mk V para entrenamiento de bombardeo y tiro
Anson Mk VII: designación de una versión canadiense no construida
Anson Mk VIII: designación de una versión canadiense no construida
Anson Mk IX: designación de una versión canadiense no construida
Anson Mk X: Anson Mk I con capós lisos y piso reforzado
Anson Mk XI: Anson Mk X con el techo de la cabina principal sobrelevado, aterrizadores y flaps hidráulicos y motores Cheetah XIX con hélices Fairey de paso fijo
Anson Mk XII: Anson Mk XI propulsado por motores Cheetah XV con hélices Rotol de velocidad constante
Avro Nineteen: Anson Mk XII con ventanillas ovales, insonorización mejorada y mejores acabados interiores; denominado **Anson C.Mk 19** por la RAF; capacidad para nueve pasajeros
Avro Nineteen Serie 2: Avro Nineteen con alas metálicas trapezoidales y estabilizadores también metálicos; la **Mk 18** fue una versión especial de policía para Afganistán
Anson T.Mk 20: Anson C.Mk 19 con morro transparente para entrenamiento de bombarderos
Anson T.Mk 21: entrenador de navegantes basado en el Anson T.Mk 19 y destinado a la RAF en Rodesia del Sur
Anson T.Mk 22: entrenador de transmisiones basado en el Anson C.Mk 19





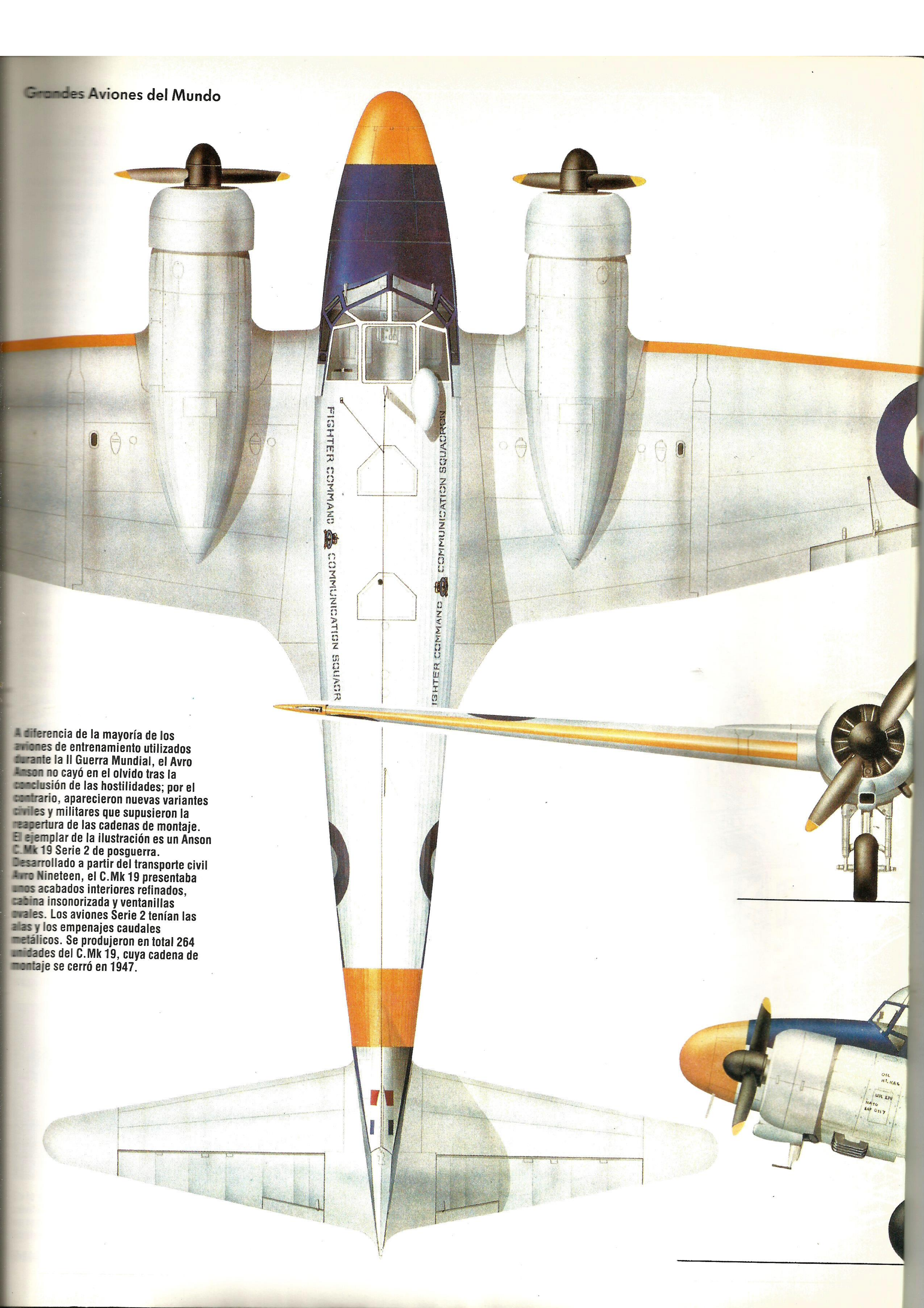


Típico de los Avro Nineteen de matrícula civil que volaron en los años cincuenta y sesenta, este ejemplar muestra varias de las mejoras adoptadas mientras duró la producción del Anson. Se aprecia a simple vista la mayor altura del fuselaje y también la modificación de las superficies transparentes. Los capós de los motores son de nuevo diseño.

Corte esquemático del Avro Anson Mk I

1 Estructura timón profundidad, revestido en tela
2 Compensador timón profundidad
3 Estructura estabilizador
4 Cono cola
5 Luz navegación
6 Control articulación timón dirección
7 Compensador timón dirección
8 Estructura timón dirección, revestida en tela
9 Mástil trasero cable antena
10 Cable antena
11 Contrapeso timón dirección
12 Estructura deriva
13 Amortiguador aterrizador cola
14 Rueda cola
15 Registro acceso a cables control
16 Balancín mando timones profundidad
17 Timón profundidad estribor
18 Estabilizador estribor
19 Revestimiento textil fuselaje
20 Larguerillos dorsales
21 Larguero superior
22 Estructura fuselaje, en tubos acero
23 Larguero inferior
24 Cables control
25 Carenado borde fuga raíz alar
26 Primeros auxilios
27 Piso compartimiento artillero
28 Tambores munición
29 Soporte ametralladora
30 Ametralladora Lewis Mk IIIA de 7,7 mm
31 Torreta
32 Soporte torreta
33 Revestimiento dorsal fuselaje
34 Salida emergencia
35 Ventanilla observación babor
36 Estiba paracaídas
37 Señalizadores fumígenos
38 Puerta entrada
39 Lanzabombas
40 Bomba de 45 kg
41 Martinete hidráulico flap
42 Bote neumático
43 Carenado trasero góndola motor
44 Varilla accionamiento flap
45 Estructura dorso flap
46 Alerón estribor
47 Contrapeso alerón
48 Estructura alerón, metálica revestida en tela
49 Larguero trasero, de abeto laminado
50 Estructura borde marginal
51 Luz navegación estribor
52 Costillas alares
53 Larguero delantero
54 Borde ataque costillas
55 Bocas llenado depósitos
56 Depósitos alares estribor, 136 litros cada uno
57 Montante trasero aterrizador estribor
58 Patas amortiguadoras
59 Rueda estribor
60 Rueda estribor en posición retraída
61 Eje transmisión arranque manual
62 Colector escapes
63 Motor radial siete cilindros Armstrong Siddeley Cheetah IX
64 Carenados cabezas cilindros
65 Hélice bipala metálica Fairey-Reed
66 Buje hélice
67 Engranajes reductores
68 Miembros bancada motor
69 Mamparo motor
70 Depósito aceite, 32 litros
71 Cadena accionamiento aterrizador
72 Fijaciones bancada góndola
73 Botella inflado bote neumático
74 Bodega bombas en raíz alar estribor
75 Bombas ligeras de 9 kg, cuatro a cada costado
76 Fijación larguero trasero al fuselaje
77 Asiento operador radio
78 Acometida antena
79 Antena D/F
80 Panel salida emergencia
81 Equipo radio
82 Asiento navegante
83 Batería
84 Fijación larguero delantero al fuselaje
85 Mesa mapas
86 Panel intrumentos navegante
87 Paneles transparentes techo cabina
88 Mástil antena
89 Flap dividido babor
90 Varillas accionamiento flap
91 Alerón babor
92 Contrapeso alerón
93 Revestimiento alar en contrachapado
94 Luz navegación babor
95 Cable control alerón
96 Depósitos ala babor
97 Góndola motor babor
98 Parabrisas
99 Dorso panel instrumentos
100 Volante mando
101 Asiento piloto
102 Ventanilla lateral deslizable
103 Asiento plegable observador
104 Controles paso combustible
105 Palanca control cebado bombas
106 Palancas mando gases y control mezcla
107 Panel instrumentos
108 Pedales timón dirección
109 Reposapies piloto
110 Depósito aire para frenos neumáticos
111 Ametralladora fija tiro frontal Vickers de 7,7 mm
112 Punto mira ametralladora frontal
113 Estructura compartimiento proa, revestida en aluminio
114 Ventanilla observación
115 Puesto del bombardero
116 Tubos pitot
117 Panel control bombardero
118 Visor bombardeo
119 Ventanillas para visor bombardeo
120 Proyector
121 Capó motor babor
122 Hélice metálica babor Fairey-Reed

© Pilot Press Limited

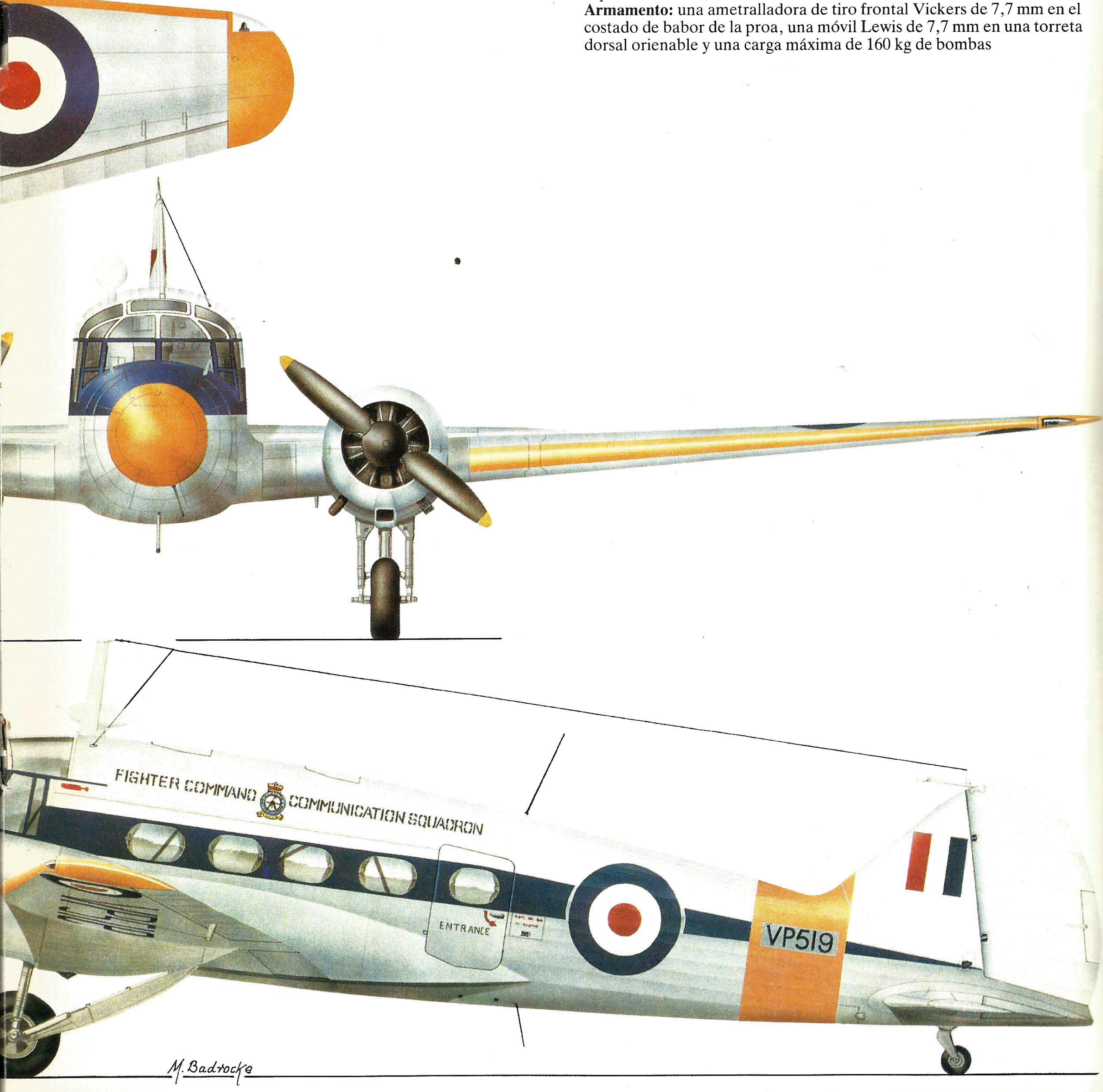


A diferencia de la mayoría de los aviones de entrenamiento utilizados durante la II Guerra Mundial, el Avro Anson no cayó en el olvido tras la conclusión de las hostilidades; por el contrario, aparecieron nuevas variantes civiles y militares que supusieron la reapertura de las cadenas de montaje. El ejemplar de la ilustración es un Anson C.Mk 19 Serie 2 de posguerra. Desarrollado a partir del transporte civil Avro Nineteen, el C.Mk 19 presentaba unos acabados interiores refinados, cabina insonorizada y ventanillas ovales. Los aviones Serie 2 tenían las alas y los empenajes caudales metálicos. Se produjeron en total 264 unidades del C.Mk 19, cuya cadena de montaje se cerró en 1947.

Avro Anson

Especificaciones técnicas

Avro Anson Mk I
Tipo: entrenador de transmisiones, tiro, bombardeo y navegación
Planta motriz: dos motores radiales de siete cilindros Armstrong Siddeley Cheetah IX de 350 hp de potencia unitaria nominal
Prestaciones: velocidad máxima 303 km/h a 2 130 m; velocidad de crucero 250 km/h; techo práctico de servicio 5 790 m; alcance 1 270 km
Pesos: vacío 2 440 kg; máximo en despegue 3 630 kg; carga alar máxima 93,30 kg/m^2
Dimensiones: envergadura 17,20 m; longitud 12,88 m; altura 3,99 m; superficie alar 38,09 m^2
Armamento: una ametralladora de tiro frontal Vickers de 7,7 mm en el costado de babor de la proa, una móvil Lewis de 7,7 mm en una torreta dorsal orienable y una carga máxima de 160 kg de bombas

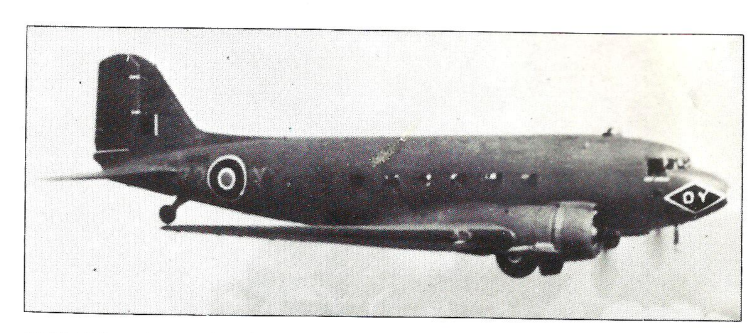


Escuadrones de la RAF

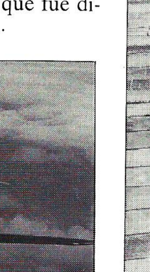
437.° Squadron



El 437.° Squadron fue la tercera unidad de transporte canadiense y se formó en Inglaterra (Blakehill Farm) el 4 de setiembre de 1944. Al cabo de dos semanas era declarado operacional y participaba en la operación de Arnhem, remolcando planeadores hacia las zonas de aterrizaje y más tarde participando en el abastecimiento de las fuerzas. Después de esto el escuadrón fue empleado hacia varios destinos continentales para aprovisionar a los ejércitos aliados y repatriar prisioneros de guerra. Recibió algunos Avro Anson en noviembre e inició vuelos regulares a través del canal de la Mancha. En mayo de 1945 se trasladó a Bélgica (Nivelles y más tarde Melsbroek) para repatriar prisioneros de guerra y más tarde fuerzas canadienses. A partir de setiembre estuvo basado en Evère. Dos meses más tarde regresó a Odiham y continuó dedicado a la cobertura de rutas hasta el 16 de junio de 1946, en que fue disuelto en la propia Odiham.



El 437.° Squadron se formó en Blakehill Farm el 4 de setiembre de 1944 como tercera unidad de transporte canadiense, equipada con Douglas Dakota.



El North Star, utilizado por el escuadrón en los años cincuenta, era básicamente una versión del DC-4 con motores Merlin (foto Peter R. Foster).



Desde la guerra y su baja como unidad británica, el escuadrón ha sido una unidad de transporte equipada, entre otros modelos, con el CC-106 Yukon.

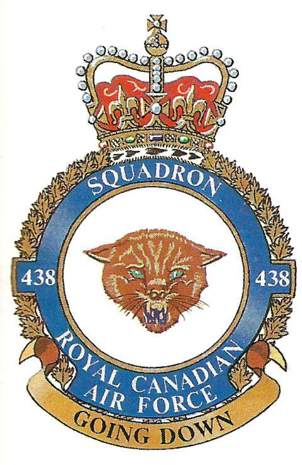


Si bien los Challenger de la RCAF son empleados por el 412.° Squadron, el 437.° ha evaluado por lo menos un ejemplar (foto Peter R. Foster).



El 437.° Squadron es la única unidad usuaria del CC-137, modelo canadiense correspondiente al transporte y cisterna Boeing 707.

438.° Squadron



El 438.° Squadron se formó en Digby el 20 de noviembre de 1943 como unidad de caza equipada con Hawker Hurricane Mk IV. Utilizó este modelo sólo como máquina de entrenamiento, pues el escuadrón había de integrarse en el Ala Typhoon canadiense. Comenzó a recibir los Hawker Typ-

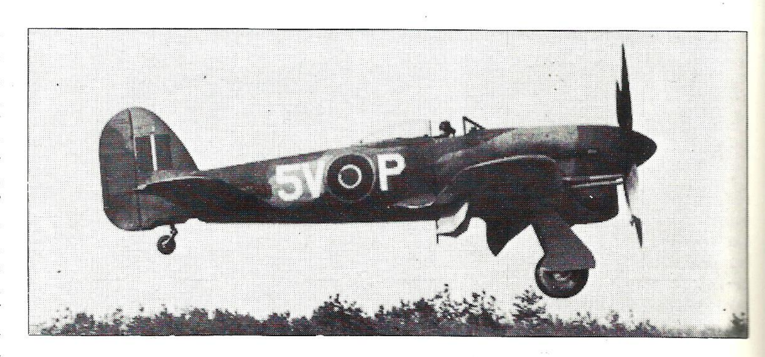
Un Hawker Typhoon Mk IB del 438.° Squadron fotografiado en el aeródromo Eindhoven en febrero de 1945.

hoon en enero de 1944 en Ayr, y en marzo el escuadrón se mudó a Hurn para comenzar a operar. Realizó inicialmente incursiones de caza, pero al poco tiempo se dedicaba al ataque de los emplazamientos de las V-1 en el norte de Francia y a todo tipo de objetivos relacionados con la invasión del continente. Cuando los ejércitos aliados pusieron pie en Francia, el 438.° Squadron se ocupó del apoyo cercano, especialmente «filas de taxis» a petición del Ejército: el escuadrón se centró en el ataque contracarro mediante bombas. Cuando los Aliados rompieron la cabeza de playa de Normandía el escuadrón siguió el avance a través de Bélgica y de los Países Bajos realizando misiones de apoyo cercano. Este tipo de operaciones se convirtieron gradualmente en las habituales de la unidad. El escuadrón entró en combate en la propia Alemania; su último ataque tuvo lugar el 4 de mayo de 1945, contra la navegación en la bahía de Kiel. El escuadrón siguió en el continente hasta el 26 de agosto de 1945, en quue fue disuelto.

439.° Squadron



El 439.° Squadron se formó en Wellingore el 31 de diciembre de 1943 con Hawker Hurricane Mk IV y más tarde se mudó a Ayr para unirse al 438.°, donde se equipó con Hawker Typhoon. Sus operaciones comenzaron desde Hurn a finales de marzo y desde entonces la historia del escuadrón es muy similar a la del 438.° Squadron, pues operó también encuadrado en la 143.ª Ala. Se desplazó a Francia (Lantheuil) el 27 de junio de 1944 para poder seguir de cerca el ritmo de operaciones aliadas, que por entonces era muy intenso. La crudeza del invierno redujo notoriamente la cadencia operacional, pero en la primavera de 1945 el escuadrón voló sobre Alemania durante las últimas acciones aliadas de la guerra, atacando objetivos rodados y ferroviarios hasta el fin de las hostilidades en Europa. Fue disuelto en agosto de 1945.



Un Typhoon Mk IB del 439.° Squadron aterriza en Goch en abril de 1945. El escuadrón utilizó los Hawker Hurricane hasta marzo de 1944.



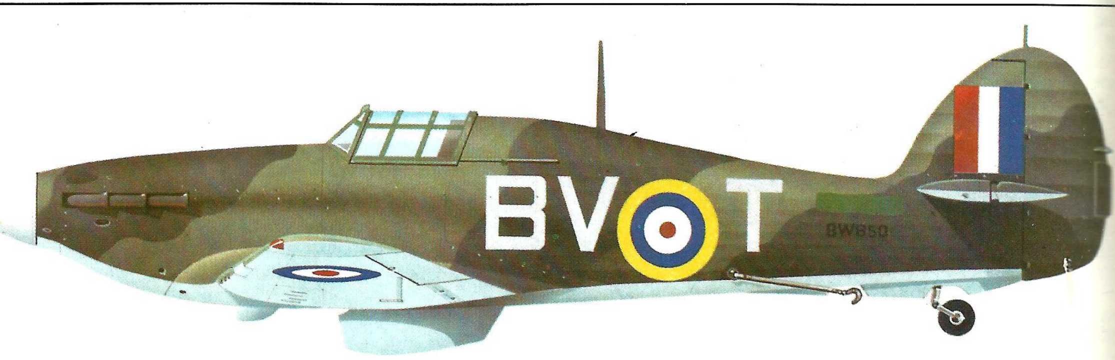
El 439.° Squadron fue una de las unidades que, equipadas con el Sabre, fueron enviadas a reforzar el despliegue europeo de la OTAN.



El emblema del escuadrón representa la cabeza de un tigre. Este F-104 de la unidad va pintado también como ese animal, durante una convención Tiger Meet.

440.° Squadron



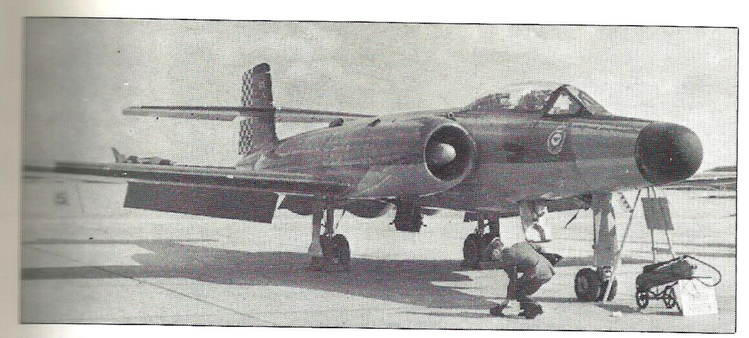


Este Hurricane Mk X fue construido como un Sea Hurricane para la Royal Navy, pero en la práctica fue a parar a Canadá y entregado al 440.° Squadron, con el que se trasladó a Gran Bretaña.

El 440.° Squadron fue la tercera unidad canadiense de Hawker Typhoon integrada en la 143.ª Ala. Se formó en Ayr en febrero de 1944 con Hawker Hurricane Mk IV y Typhoon y se desplazó a Hurn en marzo, desde donde

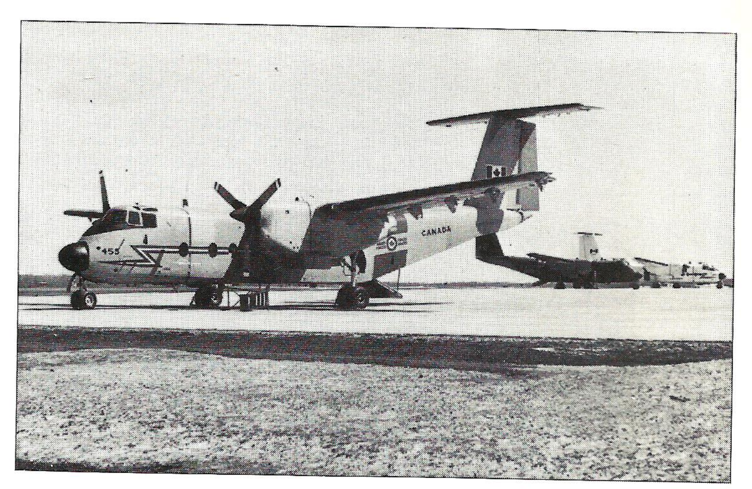


Un Hawker Typhoon Mk IB del 440.° Squadron en Eindhoven el mes de octubre de 1944. Este avión, bautizado *Pulveriser II*, fue derribado por la antiaérea en diciembre.



El 440.° Squadron fue disuelto como unidad de la RAF en agosto de 1945. El aparato de la fotografía es un CF-100 Mk 5 del escuadrón.

realizó su primera operación el 30 de marzo. El 440.° Squadron voló casi exclusivamente como unidad de cazabombardeo. Tras realizar «filas de taxis» en torno a Caen, se dedicó al bombardeo de apoyo cercano en la bolsa de Falaise en agosto de 1944 desde su base de St André de l'Eure. Su carrera operativa fue similar a la de los Squadrons n.os 438 y 439 y, como ellos, fue disuelto finalmente el 26 de agosto de 1945.



El 440.° Squadron es actualmente una unidad de transporte equipada con CC-115, lo que sin duda desmerece la historia de este antiguo escuadrón de caza.

441.° Squadron



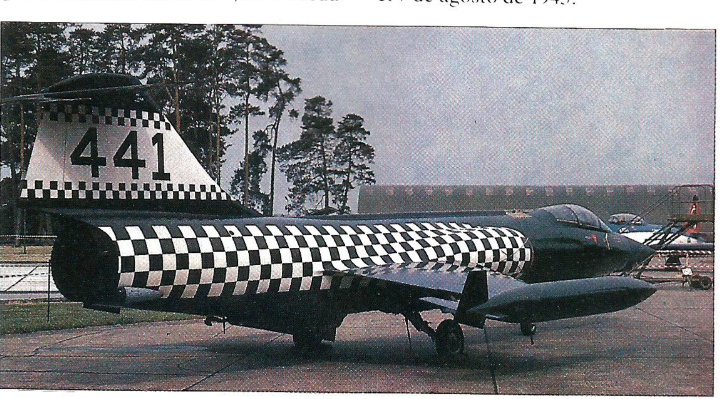
El 441.° Squadron se formó a partir del 125.° Squadron de la RCAF, una unidad basada en Canadá, en Digby el 8 de febrero de 1944. Se entrenó con los Supermarine Spitfire Mk VB y recibió los Spitfire Mk IX en abril, cuando ya había empezado a realizar incursiones de caza desde Holmesley South. Desde entonces comenzó a jugar un papel importante en los preparativos para la apertura del segundo frente, proporcionando sobre todo cobertura a alta cota contra los cazas alemanes que defendían el norte de Francia. El Día D, volando desde Ford, proporcionó cobertura a baja cota a las tropas que desembarcaban en Normandía y se desplazó al cabo de nueve días a la propia cabeza de playa, a St Croix. Desde allí efectuó reconocimientos armados en apoyo de los ejércitos, volando en avanzada de las tropas para atacar objetivos rodados y ferroviarios. Cuando a finales de julio se rompió el frente alemán, el escuadrón empezó a moverse rápidamente para seguir de cerca al Ejército hasta finales de setiembre. En diciembre se trasladó a las Shetland para ocuparse de la defensa de Scapa Flow y en abril de 1945 volvió a Hawkinge antes de ser enviado a Digby, donde fue requipado con aviones North American Mustang Mk III. Pero la guerra terminó antes de que el escuadrón fuese de nuevo operacional, de modo que fue disuelto en Molesworth el 7 de agosto de 1945.



El 441.° Squadron estuvo basado en Molesworth en agosto de 1945. Tres de sus pilotos posan en esa base frente a uno de sus Mustang Mk III.



El 441.° Squadron se disolvió en Molesworth en agosto de 1945 pero fue reconstituido como escuadrón de caza equipado con Canadair Sabre.

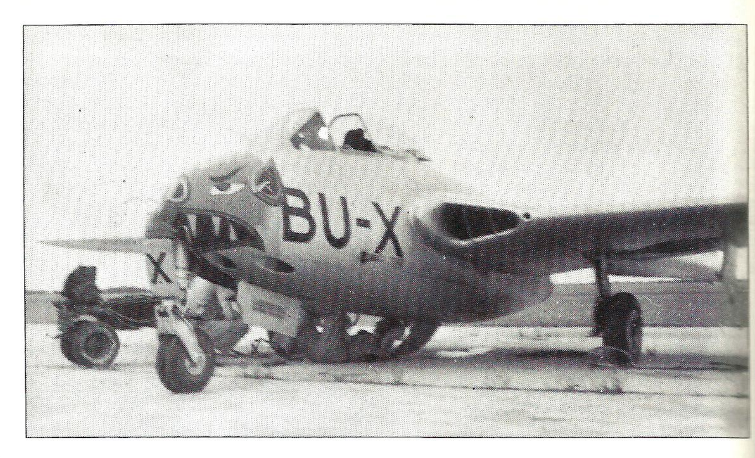


Uno de los Canadair CF-104 del 441.° Squadron fue decorado de esta vistosa forma para celebrar el aniversario de la unidad.

442.º Squadron



Al igual que el 441.º, el 442.º Squadron tuvo sus orígenes en el 14.º Squadron de la RCAF y llegó a Inglaterra (Digby) bajo su nueva identidad el 8 de febrero de 1944. Dotado con el Supermarine Spitfire, se unió al 441.º Squadron en Ford el mes de mayo, dentro de la 144.ª Ala de la 2.ª Fuerza Aérea Táctica. Entonces pasó a operar sobre el Canal en las acciones previas a la invasión; durante el Día D el escuadrón proporcionó cobertura a baja cota. Estableció su base en St Croix el 15 de junio e inició operaciones de apoyo cercano y ataque al suelo por delante de las tropas. Siguió de este modo durante el otoño, en que el escuadrón volvió a las patrullas ofensivas más convencionales y a la interdicción ferroviaria. El mal tiempo interrumpió las operaciones durante el invierno, a excepción del día de Año Nuevo, en que el escuadrón hubo de alzar el vuelo a causa de la última gran ofensiva de la Luftwaffe y aprovechó para derribar 24 aviones enemigos. Volvió a Hunsdon el 23 de marzo de 1945 y se requipó con North American Mustang Mk IV, con los que realizó escoltas lejanas de bombarderos a partir del 9 de abril de 1945. Fue disuelto en agosto de 1945.



El 442.º Squadron en 1945. El avión de la fotografía es uno de los Vampire de posguerra de la unidad.

443.º Squadron





El 434.º Squadron se formó en Digby el 8 de febrero de 1944 a partir del 127.º Squadron de la RCAF y se preparó con Supermarine Spitfire Mk VB. Fue declarado operacional en Westhampnett en abril de 1944, encuadrado en la 144.ª Ala de la 2.ª Fuerza Aérea Táctica. En un principio realizó escoltas de bombarderos, y más tarde efectuó reconocimientos armados de apoyo cercano a las fuerzas de tierra. Siguió con esas tareas a medida que se desplazaba el frente a través de Bélgica y los Países Bajos. El escuadrón avanzó al ritmo de los ejércitos. Tras un reposado invierno como resultado del mal tiempo, el escuadrón volvió a la ofensiva en febrero de 1945 y permaneció en el continente para tomar parte en el victorioso empuje a través de Alemania, equipado por entonces con Spitfire Mk XVI. Al acabar la guerra se trasladó a la propia Alemania como parte de las British Air Forces of Occupation (BAFO) y sirvió allí hasta su disolución el 15 de marzo de 1946.

Cuatro Supermarine Spitfire Mk XVI de 443.º Squadron en Diepholz en abril de 1945. Algunos de ellos tienen la deriva de tipo tardío, más puntiaguda.

Escuadrones australianos

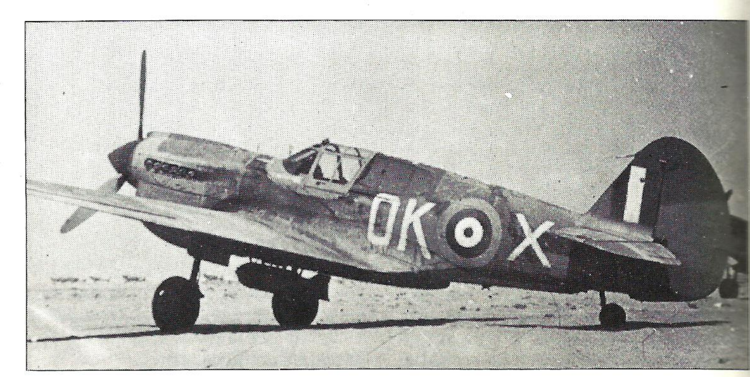
La Royal Australiana Air Force (RAAF) tuvo una participación destacada en la II Guerra Mundial fuera de su área geográfica, tanto en Oriente Medio como en el norte de Europa. La mayor parte de sus escuadrones fueron numerados dentro de la serie 400 de la RAF, si bien dos de ellos, los n.os 3 y 10, conservaron sus denominaciones de la RAAF y por tanto se escapan del objetivo perseguido en nuestra sección. El 3.er Squadron sirvió en el desierto occidental, en Sicilia e Italia, equipado con Hawker Hurricane, Curtiss Kittyhawk y North American Mustang, en tanto que el 10.º Squadron, que había ido a Inglaterra para recoger hidrocanoas Short Sunderland, permaneció como parte del Mando Costero y obtuvo un gran palmarés de combate con sus aviones en torno a Gran Bretaña. Los restantes escuadrones de la RAAF fueron numerados del 450 al 467 de la RAF.



450.º Squadron

El 450.º Squadron se formó en Williamtown, Nueva Gales del Sur, el 16 de febrero de 1941 y zarpó hacia Oriente Medio, donde en mayo de 1941 incorporó en Abu Sueir un cuadro de expertos oficiales de la RAF. Comenzó a operar en mayo en la campaña de Siria, en estrecha cooperación con el 260.º Squadron de la RAF, y realizó salidas de ataque al

El sargento de vuelo Andy Taylor dio a su Kittyhawk Mk IA el nombre de su esposa, *Cynthia*. La fotografía corresponde a la base de Abu Sueir en agosto de 1942.



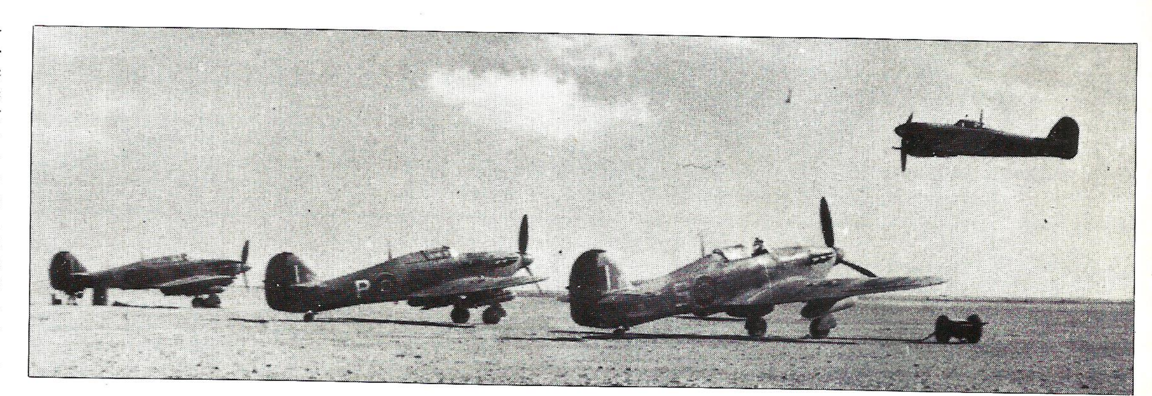
suelo con sus Hawker Hurricane Mk I. Continuó así hasta agosto, en que el 450.° se convirtió en un escuadrón por derecho propio y fue declarado no operacional hasta finales de año.

Desde ese instante comenzó a re-equiparse con Curtiss Kittyhawk Mk I, fue declarado operacional en Egipto en febrero de 1942, inició patrullas de interceptación y consiguió su primera victoria el 22 de febrero de 1942. Su principal tarea era ahora proporcionar escolta de caza a las incursiones diurnas de bombardeo efectuadas por los escuadrones de Douglas Boston. Cambió varias veces de base, tanto hacia Egipto durante los repliegues como hacia Tunicia tras la rotura en El Alamein. Durante esta batalla se concentró de nuevo en los ataques al suelo, en los que cada uno de sus aviones llevaba dos bombas de 230 kg. Continuó con estas tareas a través de Tripolitania y hacia Tunicia en marzo de 1943. Empleaba ahora los Kittyhawk Mk III, con los que se desplazó a Malta para dedicarse a atacar sobre Sicilia: realizó incursiones de ataque al suelo tras las líneas italianas empleando bombas de 110 kg. Se desplazó a Sicilia en julio y desde allí, sin respiro, se dedicó a bombardear la propia península italiana hasta que se trasladó a la cabeza de playa de Salerno en setiembre de 1943. Se trasladó a las costas del Adriático, donde recibió los Kittyhawk Mk IV. Siguió en la campaña de Italia durante 1944, año en el que la meteorología fue tan hostil como los propios alemanes, y en 1945, cuando la II Guerra Mundial inició la recta final hacia la victoria aliada, el escuadrón volaba todavía con los Kittyhawk, aunque tenía un único North American Mustang con vistas a requiparse con este modelo. Fue finalmente disuelto en Lavariano el 20 de agosto de 1945.

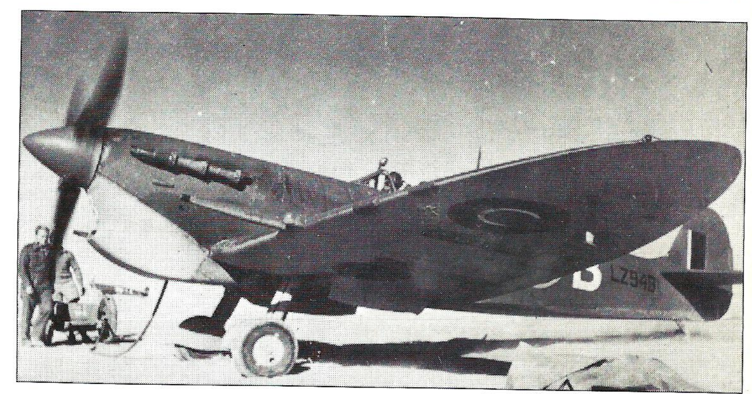
451.° Squadron

El 451.° Squadron se formó en Australia para dedicarse al reconocimiento y llegó a Kasfareet el 11 de mayo de 1941, donde tomó realmente carta de naturaleza. Fue equipado con Hawker Hurricane Mk I para labores de reconocimiento táctico y se desplazó a Qasaba para comenzar a operar encuadrado en la 6.ª Ala, todavía con una gran proporción de pilotos británicos. Gradualmente se convirtió en una unidad más independiente y también más australiana, que llevó a cabo sus misiones de reconocimiento a medida que el frente se movía hacia uno u otro extremo del desierto occidental. En noviembre participó de forma muy activa en la batalla de Sidi Rezegh y más tarde siguió en las operaciones por el desierto hasta fin de año, en que fue retirado a Heliópolis. Desde allí se trasladó a Rayak, en Siria, como unidad no operacional dedicada a la cooperación antiaérea y al entrenamiento de pilotos de reconocimiento táctico. Siguió así durante la totalidad de 1942, en que su único intento operacional fue el envío de un destacamento a Chipre para que probara de interceptar a los Junkers Ju 86 enviados a alta cota sobre la isla.

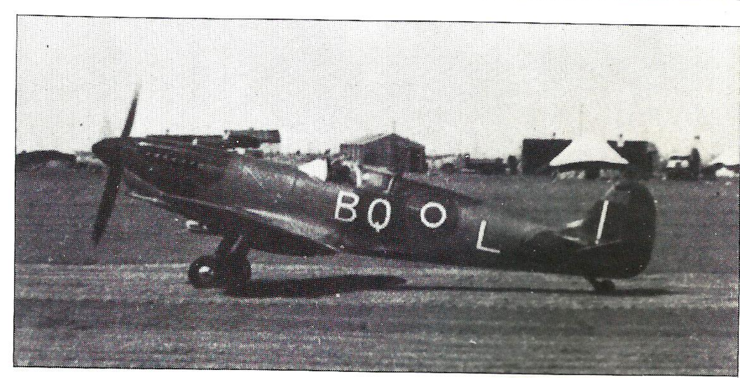
En enero de 1943 el escuadrón se trasladó a Mersa Matruh y recibió Hurricane Mk IIC para operar como escuadrón de caza pura. En febrero se requipó con Supermarine Spitfire Mk VC y se mantuvo alerta en Idku para la defensa de Alejandría. En junio se dedicó a realizar evaluaciones tropicales del Hawker Typhoon, en la que fue la única ocasión en que se intentó utilizar este modelo fuera del norte de Europa. Ello coincidió con el abandono de los Spitfire y el regreso de los Hurricane, pero en octubre el 451.° Squadron volvió a emplear los Spitfire una vez más. Comenzó el año 1944 con sus habituales cometidos de interceptación sobre Egipto, pero en marzo se trasladó a Córcega, donde por fin se dedicó a cometidos de carácter ofensivo. Como se había previsto, el escuadrón se ocupó desde la isla de cubrir los desembarcos en el sur de Francia, en cuyo curso encontró muy poca oposición aérea enemiga. Al concluir esta campaña se trasladó a Italia (Foggia) en octubre, sólo para embarcar rumbo a Inglaterra el mes siguiente. En diciembre se estableció en la base de Hawkinge y, equipado con Spittifre Mk IX y Mk XVI, volvió de nuevo a las operaciones a principios de 1945, dedicado sobre todo a la escolta de bombarderos. Realizó asimismo incursiones lejanas de caza más allá de los frentes en el norte de Europa. Siguió en las filas del Mando de Caza tras la rendición alemana, en setiembre fue transferido a las BAFO, en Fassberg, y fue disuelto definitivamente el 21 de enero de 1946.



Arriba: aviones Hawker Hurricane del 451.° Squadron en el desierto. El aparato en vuelo es un Hawker Typhoon asignado a la unidad para la realización de pruebas tropicales.



Derecha: un Supermarine Spitfire Mk VC tropicalizado calienta el motor en El Daba durante 1943. El escuadrón recibió sus primeros Spitfire en 1943.



Un Supermarine Spitfire Mk IX del 451.° Squadron en Hawkinge durante 1944. La unidad se instaló en esa base tras su regreso de Oriente Medio.

452.° Squadron

Primera unidad australiana formada en Gran Bretaña, el 452.° Squadron nació en Kirton-in-Lindsey el 8 de abril de 1941 y estuvo equipado desde el principio con Supermarine Spitfire. En mayo fue declarado operacional para que realizase patrullas de convoyes y en julio se desplazó a Kenley para iniciar acciones ofensivas. El 452.° Squadron estuvo estrechamente ligado al nombre de Paddy Finucane, quien fue un jefe de vuelo del escuadrón y consiguió la mayoría de sus éxitos mientras estuvo en la unidad. Dedicado sobre todo a las incursiones de caza y las escoltas de bombarderos, el escuadrón sostuvo numerosos combates durante el verano de 1941. Permaneció como parte del Ala Kinley hasta marzo de 1942, en que se trasladó a Andreas. Mientras la unidad se hallaba allí, se tomó la decisión de transferirlo a Australia y, en efecto, en setiembre de 1942 el escuadrón se estableció en Richmond. En enero de 1943 se mudó a Strauss, en el área de Darwin, para entrar en acción contra



Uno de los Supermarine Spitfire Mk IIA del 452.° Squadron aterriza en Kenley durante 1941. El escuadrón zarpó rumbo a Australia en junio de 1942 (foto Imperial War Museum).

los japoneses: su primer combate tuvo lugar al cabo de un año exacto desde que libró el último en Europa. En 1944, encuadrado todavía en el Ala de Caza de la RAF en Australia, pasó a la ofensiva y se dedicó a atacar las islas en poder de los japoneses. Pero tales acciones fueron irregulares en el tiempo y el 16 de diciembre de 1944 el escuadrón fue finalmente disuelto por la RAF e incorporado en la Royal Australian Air Force.

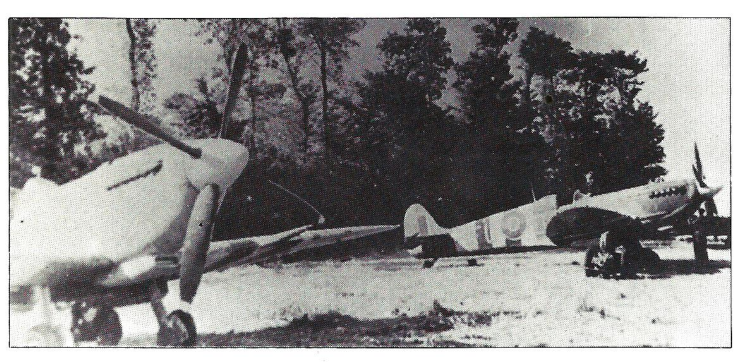
453.° Squadron



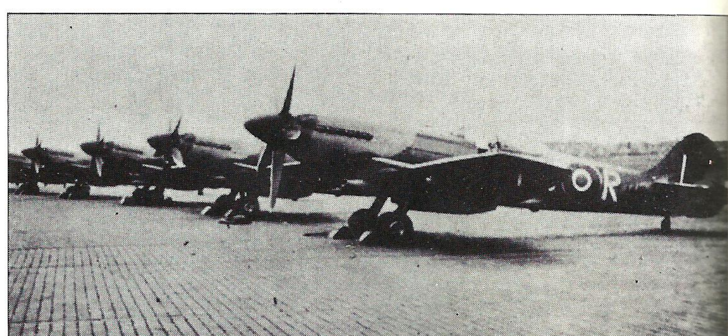
El 453.° Squadron se formó en Sydney el 29 de julio de 1941 para servir en Malasia. Se estableció en Sembawang en agosto de 1941 y fue equipado con Brewster Buffalo Mk II. Declarado operacional en noviembre, se trasladó a Ipoh al mes siguiente para luchar contra la invasión japonesa de Malasia, pero sus aviones poco pudieron contra los cazas nipones y al cabo de cinco días regresaba a Kuala Lumpur con sólo cinco aparatos. El día de Navidad, tras combatir en torno a Kuala Lumpur, voló a Singapur con sólo tres aviones y luchó junto al 21.° Squadron de la RAAF hasta la expulsión de Singapur y después de Batavia. Llegó finalmente a Adelaida y fue disuelto el 15 de marzo de 1942.

El 18 de junio de 1942 el 453.° Squadron reapareció en Gran Bretaña para ocupar el puesto del 452.° Squadron. Ello se produjo en Drem y el escuadrón fue dotado con Supermarine Spitfire Mk VB, fue declarado operacional en julio y se unió al Ala Hornchurch en setiembre de 1942. Inició sus actividades con patrullas defensivas y más tarde realizó coberturas a las escoltas de bombarderos, pero por lo general se vio perjudicado por el mal tiempo y otras causas. En 1943 comenzó a entrar en acción de forma regular y en marzo recibió una inyección de Spitfire Mk IX. En enero de 1944 se unió a la 2.ª Fuerza Aérea Táctica en Detling y regresó a las escoltas de bombarderos, principalmente a los que atacaban los emplazamientos de las V-1. En 1944, a medida que se acercaba la invasión, se incrementó el ritmo operacional y el propio Día D el escuadrón proporcionó cobertura de las cabezas de playa. Diecinueve días más tarde se trasladó a Francia para seguir las operaciones.

A finales de setiembre el 453.° Squadron fue retirado del continente para unirse de nuevo al Mando de Caza. Con él realizó patrullas para atacar las V-1 sobre Gran Bretaña, pero también efectuó algunas salidas «Ranger» sobre Europa. A medida que pasaba 1945 y se acercaba el colapso alemán, el escuadrón se dedicó cada vez más a la escolta de formaciones de bombardeo. Fue disuelto en Hawkinge el 31 de mayo de 1945.



Dos Supermarine Spitfire Mk IX del 453.° Squadron fotografiados en una pista avanzada francesa durante las jornadas inmediatamente posteriores al Día D.



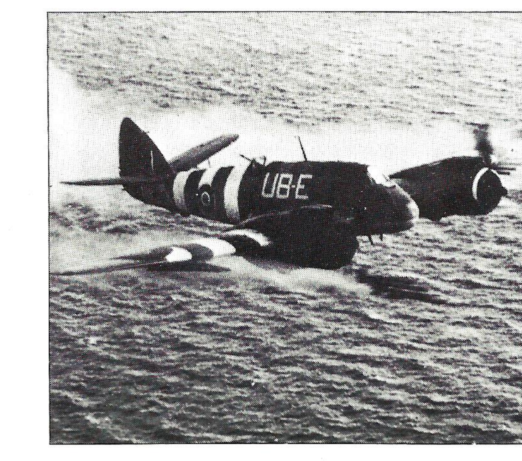
El 453.° Squadron acabó la guerra especializándose en la destrucción de bombas V-1. Estos Spitfire FR.Mk XIV fueron fotografiados en Lasham (foto Andrew Thomas).

454.° Squadron

El 454.° Squadron tuvo una gestación algo inusual, pues su personal de tierra dejó Australia camino de Gran Bretaña a mediados de 1941 pero acabó en Oriente Medio atendiendo aviones de otras unidades. El escuadrón se constituyó como tal el 30 de setiembre de 1942 en Aqir (Palestina) y recibió Bristol Blenheim Mk VA en noviembre. Tras mudarse a Egipto en enero de 1943, fue requipado con Martin Marauder, que utilizó en patrullas antisubmarinas en el Mediterráneo Oriental y el Egeo. Continuó con este tipo de cometidos hasta julio de 1944, en que fue requipado con Martin Baltimore Mk IV y Mk V y se convirtió en un escuadrón de bombardeo ligero. Se trasladó a Italia en agosto y allí realizó principalmente incursiones diurnas contra objetivos enemigos en el norte del país y en Yugoslavia. Gran parte de sus acciones tuvieron un carácter eminentemente táctico, a veces a escasa distancia por delante de las tropas aliadas. Siguió en esta línea de acción durante 1945 y su última operación tuvo lugar durante la noche del 30 de abril de ese año. Luego se trasladó de Cesenatico a Villa-Orba, donde fue disuelto como unidad británica en agosto de 1945.

455.° Squadron





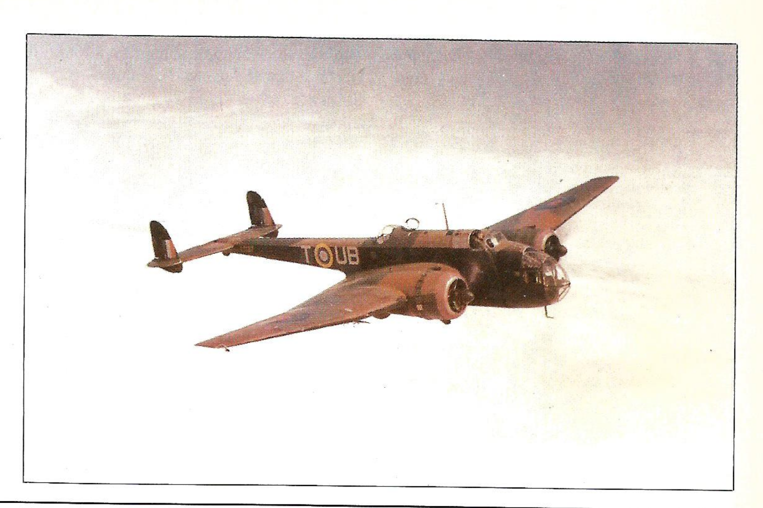
El 455.° Squadron se constituyó en Swinderby el 6 de junio de 1941 y al mes siguiente comenzó a recibir bombarderos Handley Page Hampden. Su primer incursión tuvo efecto el 29 de agosto, contra Frankfurt, y a partir de entonces y durante los ocho meses siguientes participó en la campaña de bombardeo nocturno sobre Alemania. Entonces, en abril de 1942, fue transferido al Mando Costero y desti-

Un Beaufighter del 455.° Squadron lanza una salva de cohetes. El escuadrón se disolvió en 1945 como unidad de la RAF.

455.° Squadron (sigue)

mado a Leuchars. Desde allí bombardeó y minó las costas noruegas al tiempo que se preparaba para misiones de torpedeo; su primera acción con torpedos tuvo lugar en setiembre, desde la base soviética de Vaenga. A continuación enseñó a los soviéticos a emplear los Hampden y acabó por transferirles sus aviones, volviendo a Gran Bretaña en octubre para comenzar de nuevo. A partir de enero de 1943 empezó a recoger los primeros frutos de sus ataques con torpedos, minas y cargas de profundidad.

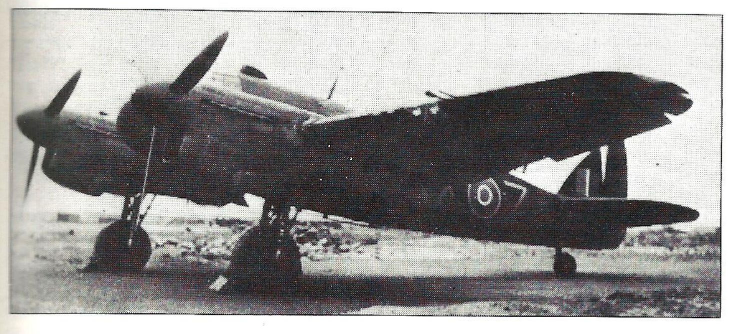
En diciembre el escuadrón fue requipado con Bristol Beaufighter y comenzó a operar con ellos en marzo de 1944. Encuadrado en el Ala Leuchars, su misión era la de escoltar a los «Beaus» equipados con torpedos. En abril fue transferido al Ala Langham para operar contra las lanchas rápidas estacionadas en los puertos neerlandeses. Su misión era asegurar que ningún buque de superficie enemigo entrase en el extremo oriental del Canal. Continuó con esta tarea hasta que los Aliados penetraron en los Países Bajos en octubre; más tarde, el escuadrón se mudó al norte, a Escocia, y volvió de nuevo a las operaciones sobre las costas noruegas. Realizó este tipo de salidas, de día y de noche, hasta mayo de 1945 (su última acción tuvo lugar el día 21) en busca de *U-boote* que no aceptaban la rendición alemana. El escuadrón fue disuelto en Dallachy el 25 de mayo de 1945.



Un Handley Page Hampden Mk I del 455.° Squadron que, con sus aviones, fue transferido del Mando de Bombardeo al Costero en abril de 1942.

456.° Squadron

El 456.° Squadron se formó en Valley el 30 de junio de 1941 como unidad de caza nocturna, equipado con Boulton Paul Defiant. Con ellos realizó patrullas por sectores pero no encontró oposición, ni incluso tras haberse convertido al Bristol Beaufighter Mk II en setiembre. Sin embargo, el 10 de enero de 1942 consiguió su primera victoria, un Dornier Do 217. Pero se registraron muy pocos contactos mientras el escuadrón estuvo en Valley, de manera que fue requipado con de Havilland Mosquito y enviado a Middle Wallop en marzo de 1943, desde donde inició incursiones sobre Francia para atacar objetivos ferroviarios tanto de día como de noche, así como los distintos aeródromos franceses. También durante el verano el escuadrón operó desde Predannack sobre el golfo de Vizcaya. El escuadrón estuvo muy activo durante ese año, hasta que en noviembre se trasladó a Fairwood Common y fue requipado con Mosquito NF.Mk XVII. En febrero de 1944 se mudó a Ford, preparado para actuar sobre el sur de Inglaterra; tuvo muchas cosas que hacer durante los preparativos para el Día D y además se dedicó también a salidas «anti-Diver». Fue éste un período muy activo para el 456.° Squadron y duró hasta que en diciembre se trasladó a Church Fenton para requiparse con los Mosquito NF.Mk 30. En marzo de 1945 fue transferido a Essex (Bradwell Bay) para operaciones de apoyo a los bombarderos, pero éstas llegaron a su fin coincidiendo con el cese de la guerra en Europa. El escuadrón fue disuelto en junio de 1945.



Uno de los Beaufighter Mk IIF del 456.° Squadron en un área de dispersión de la base de Valley en el verano de 1942. Este modelo llevaba motores Merlin.



Derecha: un Mosquito FB.Mk VI del 456.° Squadron en vuelo sobre Middle Wallop en junio de 1943. El emblema de la proa incluye un pequeño canguro.

457.° Squadron

El 457.° Squadron se formó como la segunda unidad de caza de la RAAF en Gran Bretaña. Ello tuvo lugar en Baginton el 16 de junio de 1941, con Supermarine Spitfire Mk I, y el escuadrón pasó a ser operacional en julio, si bien hubo de llegar 1942 antes de que la unidad pasase a la ofensiva, cuando en marzo fue encuadrado en el Ala Kenley y estacionado en Redhill. Equipado ahora con Spitfire Mk VB, llevó a cabo incursiones de caza y escoltas de bombarderos sobre Francia, siempre haciendo frente a los Messerschmitt Bf 109 alemanes. Sin embargo, ello no duró mucho tiempo, pues en mayo el escuadrón se mudó al norte, a Kirton-in-Lindsey, para prepararse para su largo viaje a Australia junto con el 452.° Squadron. En agosto llegó a Richmond y en enero de 1943 se unió a los Squadrons n.os 54 y 452 para formar el ala de la RAF encargada de la defensa de Darwin, en el norte. Una vez allí tuvo poca actividad, pero destruyó algún que otro bombardero japonés. En diciembre de 1944 fue transferido a la 1.ª Fuerza Aérea Táctica de la Royal Australian Air Force y disuelto finalmente como unidad británica.

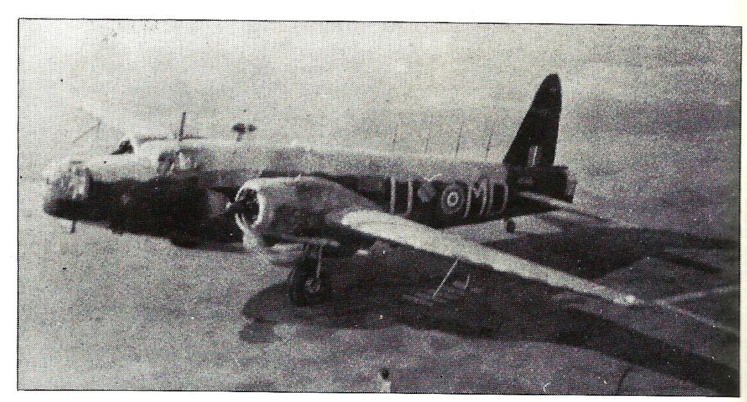


Uno de los Supermarine Spitfire Mk VB del 457.° Squadron regresa a Redhill tras una salida. El escuadrón utilizó a lo largo de su carrera distintas versiones del Spitfire (foto R. C. Sturtivant).

458.° Squadron

Formado en Williamtown el 8 de julio de 1941, el 458.° Squadron se reagrupó en Holme-on-Spalding Moor el 25 de agosto y recibió bombarderos Vickers Wellington Mk IV. Inició su ofensiva nocturna el 20 de octubre y operó sin descanso durante los tres meses siguientes. Más tarde, a finales de enero de 1942, fue retirado y enviado hacia Extremo Oriente. Allí sus aviones fueron repartidos entre otras unidades, de modo que el escuadrón no comenzó a existir realmente como tal hasta setiembre, en que fue reconstituido en Shallufa para operaciones marítimas con aviones Wellington Mk IC y Mk VIII. Empezó a actuar el 1 de noviembre mediante ocho incursiones antibuque en el Mediterráneo Oriental y alcanzó dos destructores en la segunda noche de operaciones. A partir de entonces, continuó en esta línea y envió un destacamento a Malta para buscar más «negocio». En abril recibió los Wllington Mk XIII y en mayo estableció su cuartel general en Blida, más al oeste. Realizó patrullas antibuque en el Mediterráneo Occidental y mantuvo una fuerza de ataque para hostigar cualquier buque que se localizase. Ello le reportó gran número de intervenciones, pero también una importante proporción de bajas.

Por entonces, el escuadrón empezó a dejar de banda la navegación de superficie y a concentrarse en la submarina, que se convirtió en su objetivo principal durante 1944, momento en el que se había diseminado por medio Mediterráneo mediante numerosos destacamentos. Ahora utilizaba los Wellington con proyectores Leight y realizó operaciones nocturnas hasta setiembre de 1944, en que se trasladó a Foggia (Italia). Siguió con estas tareas hasta enero de 1945, en que se estacionó en Gibraltar para realizar patrullas regulares hasta el fin de la guerra. Fue disuelto en junio de 1945.



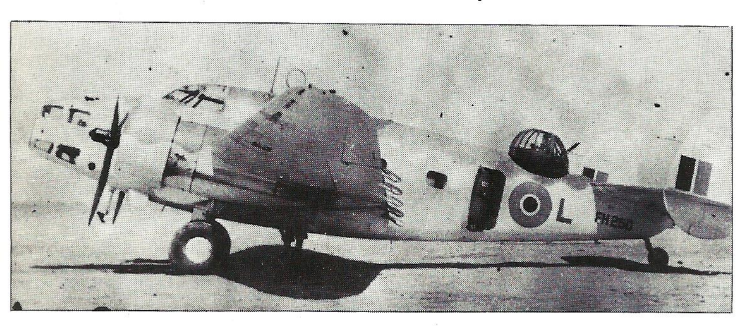
Un Vickers Wellington Mk VIII del 458.° Squadron captado en Kabrit en 1943. El Mk VIII estaba equipado con el prominente radar ASV Mk II.

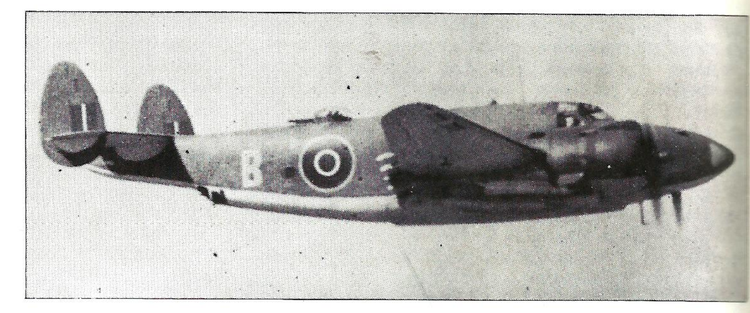
459.° Squadron

El 459.° Squadron se formó en Oriente Medio (en Burg-el-Arab) el 10 de febrero de 1942 como unidad de reconocimiento general equipada con Lockheed Hudson. La primera patrulla tuvo lugar el 14 de febrero de 1942 y al poco tiempo las salidas antibuque sobre el Mediterráneo Oriental se habían convertido en la actividad habitual del escuadrón. Más tarde, ese mismo año, el 459.° se dedicó también a escoltar a los Hawker Hurricane que se dirigían en vuelo a reforzar la isla de Malta. En junio alcanzó su pleno potencial operativo y toda su dotación de vuelo, y a partir de entonces mantuvo patrullas constantes sobre las costas del desierto occidental. Estacionado en Tobruk en julio, inició ataques a convoyes y lanchas rápidas. Continuó con tales tareas en 1943 y utilizó Chipre como base avanzada para ampliar su alcance. A finales de año el escuadrón comenzó a requiparse con Lockheed Ventura Mk V, que empleó para los mismos cometidos. Ello prosiguió hasta julio de 1944, en que el escuadrón se convirtió a los Martin Baltimore. Con ellos realizó reconocimientos navales y ataques antibuque, en especial con la misión de hallar objetivos para los escuadrones de interdicción de Bristol Beaufighter. Siguió en esa línea operativa hasta febrero de 1945, en que cesó en sus actividades y regresó a Gran Bretaña. Allí iba a encomendársele una nueva misión, pero ello acabó en nada y en la práctica del 459.° Squadron fue disuelto el 10 de abril de 1945.

El 459.° Squadron se formó a partir de personal de la RAAF en Egipto, equipado con aviones Lockheed Hudson que utilizó sobre el Mediterráneo Oriental. El avión de la fotografía es un Mk IIIA con motores Cyclone.

El 459.° Squadron comenzó a requiparse con los Lockheed Ventura a finales de 1943, pero al cabo de poco tiempo abandonó este modelo para, en julio de 1944, convertirse al también bimotor Martin Baltimore.



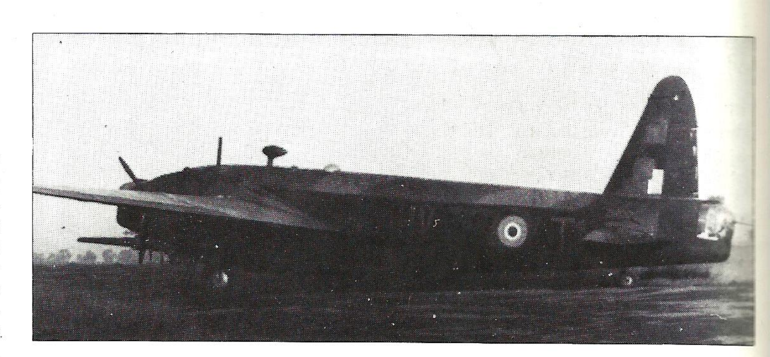


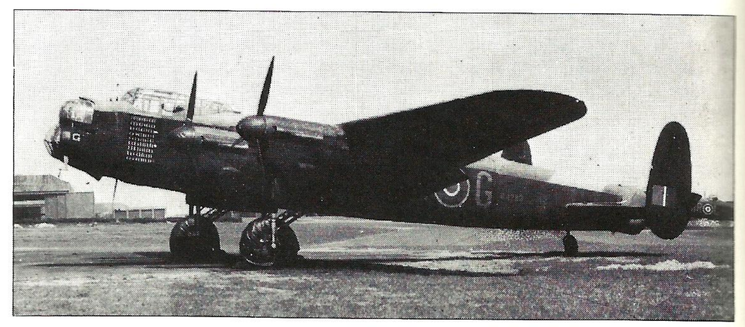
460.° Squadron



Formado en Molesworth el 15 de noviembre de 1941, el 460.° Squadron inició su carrera como unidad de bombardeo el 12 de marzo de 1942, fecha en la que empleó sus Vickers Wellington para bombardear Emden. Utilizó inicialmente los inusuales Wellington Mk IV con motores Twin Wasp. Por entonces se había trasladado a Breighton (Yorkshire) como parte del 1.er Group. Tras seis meses de realizar ataques nocturnos con sus Wellington, el 460.° Squadron fue retirado de las operaciones para requiparse con Handley Page Halifax. Pero esos aviones no iban a durar mucho, pues en octubre de 1942 el escuadrón los cambió por Avro Lancaster y volvió a las operaciones con este nuevo modelo. Con él realizó alrededor de 5 700 salidas durante el resto de la guerra. El 460.° se trasladó en mayo de 1943 a Binbrook, donde permaneció hasta el fin de las hostilidades. En julio de 1945 se mudó a East Kirkby para prepararse para la Tiger Force. El escuadrón fue disuelto en East Kirkby el 10 de octubre de 1945.

El 460.° Squadron recibió sus primeros Wellington el 30 de noviembre de 1941 y dejó de utilizar este modelo en setiembre de 1942.



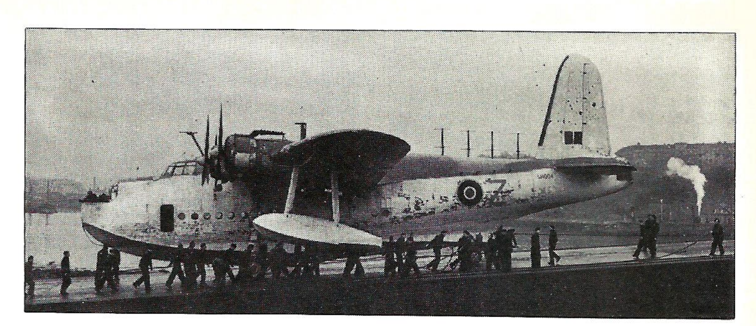


Este Lancaster B.Mk I del 460.° Squadron fue visitado por el primer ministro australiano en la base de Binbrook en mayo de 1944.

461.° Squadron



El 461.° Squadron se creó a partir de un núcleo del 10.° Squadron de la RAAF, el 25 de abril de 1942 en Mount Batten. Equipado con hidrocanoas Short Sunderland Mk II, inició las tareas de salvamento marítimo en junio y pasó a realizar operaciones antisubmarinas sobre el golfo de Vizcaya a partir de julio. Fue un período algo movido, durante el que aparatos del escuadrón amararon por dos veces para recoger tripulaciones de otros tantos Armstrong Whitworth Whitley. En octubre de 1942 fue retirado de las operaciones durante un mes para realizar vuelos de tránsito hacia Gibraltar en el marco de los preparativos para los desembarcos en el norte de África. Más tarde volvió a patrullar el golfo de Vizcaya. En abril de 1943 se mudó a Pembroke Dock, donde operó sobre la misma zona y también los accesos occidentales. Continuó con estas tareas hasta el fin de la II Guerra Mundial en Europa. En el verano de 1944 se ocupó sobre todo de bloquear el extremo occidental del Canal para impedir que los submarinos amenazasen el tráfico aliado. Tres meses después del Día D envió un destacamento a las Shetland a fin de abarcar también el área de Noruega, que se convirtió en su principal zona de operaciones. Fue disuelto en Pembroke Dock el 20 de junio de 1945.

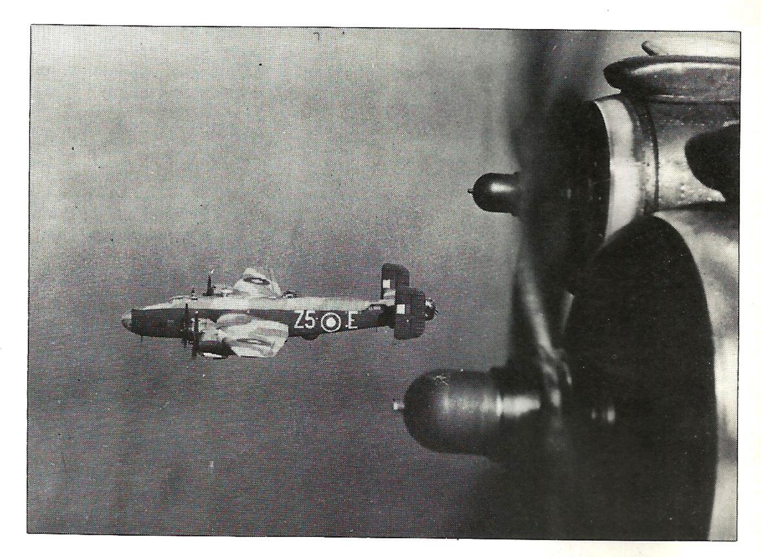


Un Short Sunderland Mk III del 461.° es puesto en seco en la base de la RAF en Mount Batten en enero de 1943.

462.° Squadron

El 7 de setiembre de 1942 existían dos destacamentos de escuadrones del Mando de Bombardeo en Oriente Medio que, equipados con Handley Page Halifax, atacaban objetivos a lo largo de las costas norteafricanas. Esos dos escuadrones (n.ºs 10 y 76) unieron sus destacamentos para formar, en Fayid, el 462.° Squadron, que en un principio fue una unidad predominantemente australiana y con el tiempo acabó por serlo totalmente. Siguió con las incursiones nocturnas sobre el Mediterráneo Oriental (Creta, Grecia y el Dodecaneso) además de Italia y Sicilia, así como los puertos de Tripolitania utilizados por alemanes e italianos. Este tipo de bombardeos rutinarios continuaron durante 1943 y las bases de la unidad se fueron desplazando hacia el oeste a través de las costas libias. El escuadrón tomó parte en el «ablandamiento» de Sicilia y después de la propia Italia antes de las invasiones respectivas. A principios de marzo de 1944 se trasladó a Celone, en Italia, donde el 3 de marzo fue disuelto para convertirse en el 614.° Squadron de la RAF.

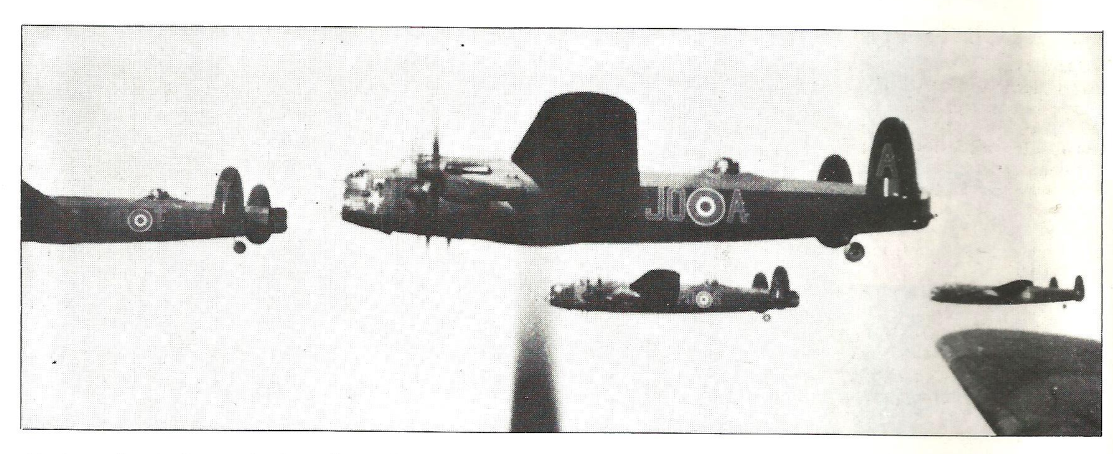
Un Handley Page Halifax Mk III del 462.° Squadron. Este escuadrón sirvió como unidad de bombardeo pesado en el marco de las operaciones diurnas y nocturnas del 4.° Group. Fue transferido al 100.° Group el 1 de enero de 1945.



El escuadrón se reconstituyó en Gran Bretaña (Driffield), el 12 de agosto de 1944, encuadrado en el 4.° Group de Bombardeo. Equipado con Handley Page Halifax Mk III, se integró en la ofensiva de bombardeo nocturno sobre Alemania y participó en las virulentas incursiones del otoño y el invierno de 1944. No obstante, el 22 de diciembre fue retirado y enviado a Foulsham unos días más tarde. Allí se unió al 100.° Group de apoyo a las formaciones de bombardeo; su primer tarea fue llevar las tiras metálicas «Window», junto con una carga ligera de bombas, para realizar ataques de diversión que desconcertasen a las defensas alemanas. A partir de entonces sus aviones fueron equipados con avanzados equipos de contramedidas electrónicas, como los «Carpet» y «ABC», sistemas de perturbación que se emplearon cada vez más a medida que se acercaba el fin de la guerra. Cuando ello se produjo, el escuadrón permaneció en Foulsham hasta que fue disuelto en 1945.

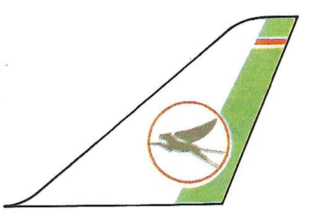
463.° Squadron





Última unidad de bombardeo australiana de la RAF, el 463.° nació a partir de la Patrulla C del 467.° Squadron y se convirtió en un escuadrón por derecho propio el 25 de noviembre de 1943, en Waddington. Estuvo equipado desde el principio con Avro Lancaster y fue enviado a su primera misión la noche siguiente a la de su formación. Formó parte de la fuerza regular de bombardeo del 5.° Group y atacó los principales objetivos que el Mando de Bombardeo se ocupó de devastar durante el *crescendo* final de su ofensiva aérea contra Alemania. Durante 1944 centró parte de su atención en el bombardeo táctico en preparación para los desembarcos del Día D y a partir de ahí participó en algunas operaciones diurnas gracias a que las inmensas fuerzas de caza aliadas comenzaban a barrer del cielo a los cazas de defensa alemanes. El escuadrón realizó su última misión de guerra el 25 de abril de 1945, que consistió en el ataque a instalaciones petrolíferas en Vallo (Noruega). Después de esto se ocupó de la más paciente tarea de repatriar prisioneros de guerra desde Alemania, Austria e Italia. Fue disuelto en Skellingthorpe el 25 de setiembre de 1945.

Aviones Avro Lancaster del 463.° Squadron, en 1945. El aparato en segundo plano pertenece al 467.° Squadron (foto Andrew Thomas).



Air Zaïre

Air Congo se constituyó el 28 de junio de 1961 con la asistencia de SABENA. Los primeros servicios se realizaron con ocho Douglas DC-3 y siete DC-4, la mayoría de los cuales habían sido alquilados de SABENA, la aerolínea belga que operaba en el Congo desde los años veinte. No pasó mucho tiempo antes de que Air Congo obtuviese sus Douglas DC-6, de los que el primero se alquiló de SABENA en 1962.

Los servicios a reacción, de nuevo con la asistencia de SABENA, comenzaron en 1963 cuando los Boeing 707 empezaron a volar a Bruselas, París y Roma. Los Boeing fueron remplazados en noviembre de 1967 por el primer Douglas DC-8 (N1801) de la compañía. En las rutas interiores, Air Congo modernizó su flota con los Sud-Aviation Caravelle, de los que el primero (9Q-CLC) se recibió el 27 de octubre de 1967. Para remplazar a los DC-3 se encargó el biturbohélice neerlandés Fokker F.27 Mk 600; los dos primeros ejemplares (9Q-CLK y 9Q-CLL) se aceptaron oficialmente el 20 de febrero de 1969.

El 25 de octubre de 1971 la aerolínea fue rebautizada Air Zaïre. Por esa época, esta compañía aérea utilizaba dos Douglas DC-8-63 nuevos, que fueron los aviones insignia de la flota de Air Zaïre hasta el 12 de junio de 1973, en que se recibió el primer McDonnell Douglas DC-10-30. Los Caravelle fueron remplazados en las rutas interiores y regionales por los Boeing 737-298C, de los que el primero se aceptó con carácter oficial el 19 de noviembre de 1973.

En la actualidad, Air Zaïre cubre una extensa red interior mediante servicios de pasaje y carga desde Kinshasa y Lubumbashi, además de vuelos internacionales a Abidján, Bujumbura, Conakry, Dakar, Douala, Lagos, Libreville, Lome, Luanda y Nairobi en África, y a Atenas, Bruselas, París y Roma en Europa.



Los McDonnell Douglas DC-8 de la compañía siguen en servicio en sus rutas internacionales.

Flota actual de Air Zaïre

Boeing 737-298C

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
9Q-CNI	20793	Lac Tumba
9Q-CNJ	20794	Lac Maindombe
9Q-CNK	20795	Lac Upemba

Douglas DC-8-32

N.° Reg.	*N.° Constr.*
9Q-CLE	45266

Douglas DC-8-63

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
9Q-CLG	46151	Domaine de la Nsele
9Q-CLH	46147	Ville de Kinshasa
9Q-CLQ	10405	Lodja

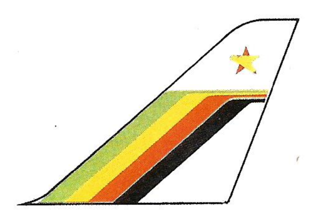
Fokker F.27 Friendship Mk 500

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
9Q-CLK	10391	Moanda
9Q-CLL	10392	Inongo
9Q-CLN	10394	Isiro

McDonnell Douglas DC-10-30

N.° Reg.	*N.° Constr.*	*Nombre*
9Q-CLI	47886	Mont Ngaliema
9Q-CLT	46932	Mont Mgafula

Flota suministrada por Editions JP



Air Zimbabwe

La aerolínea estatal de Zimbabwe se formó en junio de 1964 como una subsidiaria de la Central African Airways Corporation. Los servicios empezaron el 1 de julio de 1964 a cargo de Douglas DC-3 y Vickers Viscount 748D en las rutas interiores y regionales. Tras la disolución de la CAAC en 1967, el 1 de setiembre de 1967 se formó Air Rhodesia con tres DC-3 y cinco Viscount; estos ocho aviones fueron transferidos oficialmente a la nueva aerolínea el 1 de enero de 1968.

La situación política en Rhodesia restringió la adquisición de nuevos aviones, pero en abril de 1973 Air Rhodesia recibió tres Boeing 720-025 (de VP-YNL a VP-YNN) adquiridos a Calair, una compañía charter alemana occidental hoy en bancarrota. En junio de 1979, a raíz de la independencia del país, la aerolínea adoptó su nombre actual de Air Zimbabwe. En marzo de 1980 la compañía alquiló su primer Beoing 707, de South African Airways, y al cabo de un año adquirió sus tres primeros Boeing 707-330B (de VP-WKR a VP-WKT) a Lufthansa.

Hoy día la aerolínea utiliza sus Viscount hacia ocho destinos interiores y en las rutas regionales de corto alcance. En el resto de la red, que comprende vuelos a Londres, Frankfurt y Roma, Air Zimbabwe usa los Boeing. En asociación con la aerolínea australiana Qantas, se realizan también servicios de Harare a Perth y Sydney con aviones Boeing 747SP suministrados por la compañía australiana.



Este Boeing 707-330B lleva la nueva librea adoptada por la compañía, en la que aparecen los colores de la bandera nacional.

Flota actual de Air Zimbabwe

Boeing 707-330B

N.° Reg.	*N.° Constr.*
Z-WKR	18819
Z-WKS	18923
Z-WKT	18929
Z-WKU	18930
Z-WKV	18927

Boeing 720-025

N.° Reg.	*N.° Constr.*
Z-YNL	18162
Z-YNM	18242
Z-YNN	18244

(almacenados en Harare)

Fokker F.28-4000

Pedido un ejemplar (n.° constr. 11220)

Vickers Viscount

N.° Reg.	*N.° Constr.*
Z-WAT	298
Z-WGB	436
Z-WGC	446
Z-WJI	241
Z-YNA	98
Z-YNB	99
Z-YNI	374
Z-YTE	243

Flota suministrada por Editions JP